Gazzetta Ufficiale

DEL REGNO D'ITALIA

Anno 1910 — **ROMA** — Mercoledì, 15 giugno — **Numero 140**

DIREZIONE
Via Larga nel Palazzo Baleani

Si pubblica in Roma tutti i giorni non festivi

AMMINISTRAZIONE
Via Larga nel Palazzo Baleani

Abbonamenti

In Roma, presso l'Amministrazione: anno L. 32: semestre L. 17: trimestre L. 9
» a domicilio e nel Regno: » » 36: » » 19: » » 10
Per gli Stati dell'Unione postale: » » 80: » » 41: » » 22
Per gli altri Stati si aggiungono le tasse postali
Gli abbonamenti si prendono presso l'Amministrazione e gli Uffici postali; decorrono dal 1° d'ogni mese.

Insorzioni

Atti giudiziari . . . . L. 0.25 } per ogni linea o spazio di linea
Altri annunzi . . . . » 0.30 }
Dirigere le richieste per le inserzioni esclusivamente alla *Amministrazione della Gazzetta*.
Per le modalità delle richieste d'inserzioni vedansi le avvertenze in testa al foglio degli annunzi.

Un numero separato in Roma cent. 10 — nel Regno cent. 15 — arretrato in Roma cent. 20 — nel Regno cent. 30 — all'Estero cent. 35
Se il giornale si compone d'oltre 16 pagine, il prezzo aumenta proporzionatamente.

SOMMARIO

Parte ufficiale.

Leggi e decreti: Legge *n. 206 per le convenzioni provvisorie e definitive pei servizi postali e commerciali marittimi ed altri provvedimenti a favore delle industrie marittime* — **Legge** *n. 299 che approva maggiori e nuove assegnazioni e diminuzioni di stanziamento in alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero di grazia, giustizia e dei culti per l'esercizio finanziario 1909-910* — **R. decreto** *n. 287 che istituisce presso la R. Università di Cagliari un posto di direttore del Gabinetto di patologia speciale chirurgica ed un posto di direttore di Gabinetto di patologia speciale medica presso quella di Napoli* — **R. decreto** *n. 288 che stabilisce la tassa d'ingresso al monumentale palazzo ex-ducale di Mantova* — **Relazione e R. decreto** *per lo scioglimento del Consiglio comunale di Floridia (Siracusa)* — **Ministero della pubblica istruzione:** *Scioglimento del Consiglio dell'Istituto nazionale degli orfani* — *Disposizione nel personale dipendente* — **Ministero d'agricoltura, industria e commercio:** *Notificazione* — **Ministero del tesoro** - Direzione generale del debito pubblico: *Perdita di certificati* — Direzione generale del tesoro: ***Prezzo del cambio pei certificati di pagamento dei dazi doganali di importazione*** — **Ministero d'agricoltura, industria e commercio - Ispettorato generale dell'industria e del commercio:** ***Media dei corsi dei consolidati negoziati a contanti nelle varie Borse del Regno*** — **Concorsi.**

Parte non ufficiale.

Senato del Regno e **Camera dei deputati**: *Sedute del 14 giugno 1910* — **Diario estero** — **Bibliografia** — **Notizie varie** — **Telegrammi dell'***Agenzia Stefani* — **Bollettino meteorico** — **Inserzioni.**

PARTE UFFICIALE

LEGGI E DECRETI

Il numero **306** *della raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene la seguente legge:*

VITTORIO EMANUELE III

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;

Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

Sono approvati:

il capitolato *A*, qui unito, che deve servire di norma per l'esercizio dei servizi postali marittimi delle isole minori;

il capitolato *B*, qui unito, che deve servire di norma per l'esercizio delle linee di concentramento.

I capitolati suddetti fanno parte integrante della presente legge.

Art. 2.

Sono approvate le convenzioni:

a) in data 27 aprile 1910, stipulata con i rappresentanti di una costituenda Società anonima nazionale di servizi marittimi, col capitale di almeno 15 milioni di lire per la esecuzione dei servizi della Sardegna, della Sicilia, della Tunisia, Tripolitania, Cirenaica, Egitto, Levante, Mar Rosso, Zanzibar, India e Cina;

b) in data 23 aprile 1910, stipulata con la Società veneziana di navigazione pel servizio fra Venezia e Calcutta;

c) in data 23 aprile 1910, stipulata con la Società italiana di navigazione *La Veloce* pel servizio fra Genova ed il Centro America;

d) in data 27 aprile 1910, stipulata con la Società di navigazione *Puglia* per i servizi dell'Adriatico e di alcune linee di concentramento;

e) in data 23 aprile 1910, stipulata con il signor cav. Carlo Allodi pei servizi dell'Arcipelago Toscano;

f) in data 23 aprile 1910 stipulata con la Società siciliana di navigazione pei servizi delle Isole Eolie e di alcune linee di concentramento;

g) in data 23 aprile 1910, stipulata coi rappresentanti di una costituenda Società di navigazione, pel servizio delle isole Partenopee e Pontine;

h) in data 23 aprile 1910, stipulata con la Società Sicania pel servizio delle isole Egadi e Pelagie;

i) in data 23 aprile 1910, stipulata con il Banco di Roma pel servizio fra Tripoli ed Alessandria di Egitto;

l) in data 23 aprile 1910, stipulata con la Società di navigazione Nederland per una comunicazione periodica fra Genova e Batavia.

Le convenzioni stesse qui allegate fanno parte integrante della presente legge.

Art. 3.

Il Governo del Re è autorizzato a provvedere d'accordo con gli aggiudicatari dei servizi marittimi fra Ravenna e Trieste e Fiume perchè, ferma rimanendo la relativa spesa, già impegnata nel bilancio per l'esercizio 1910-911 e seguenti, il quaderno d'oneri relativo sia armonizzato con le disposizioni contenute nel capitolato *A* di cui all'art. 1.

Art. 4.

Per l'esecuzione dei servizi contemplati nelle convenzioni di cui all'art. 2 il Governo del Re è autorizzato ad inscrivere nella parte ordinaria del bilancio passivo del Ministero della marina per l'esercizio 1910-911 la somma di L. 13,625,000 e per gli esercizi 1911-912 e 1912-913 la somma di L. 13,605,000.

Art. 5.

I provvedimenti a favore della marina mercantile, già prorogati con la legge del 28 giugno 1906, n. 260, fino al 30 giugno 1908, e successivamente con legge 16 giugno 1907, n. 355, fino al 30 giugno 1910, sono nuovamente prorogati fino al 31 dicembre 1911.

La data 30 giugno 1908, indicata negli articoli 2, 3 e 4 della legge 28 giugno 1906, n. 260 è sostituita dalla data 31 dicembre 1911; restano inalterate tutte le altre date nonchè tutte le disposizioni contenute negli articoli medesimi, salvo l'ultimo comma del citato articolo 3 che viene sostituito dal seguente:

« Le rimanenze degli stanziamenti stabiliti dalle leggi indicate nel presente articolo e dalla proroga concessa col medesimo, debitamente accertate al 31 dicembre 1911, saranno - previa deduzione della somma occorrente a liquidare gli impegni derivanti dalle leggi e dalla proroga suddette - devolute a favore delle Casse degli invalidi della marina mercantile e del Fondo invalidi di Venezia. - Negli impegni ora detti non sono compresi i premi di navigazione dovuti a senso dell'articolo IV della legge 16 maggio 1901, n. 176, per viaggi eseguiti posteriormente al 1° gennaio 1912 ».

Il totale generale degli stanziamenti per gl'impegni passati e futuri non potrà superare per l'esercizio finanziario 1910-911 la somma di lire otto milioni e per i primi sei mesi dell'esercizio 1911-912 la somma di quattro milioni.

Art. 6.

Per le navi a vapore, in ferro ed in acciaio, dichiarate ed impostate dai cantieri nazionali dal 1° luglio 1910 in poi i costruttori avranno facoltà di scelta, per l'applicazione a loro favore, dei provvedimenti stabiliti dagli articoli VI e IX della legge 16 maggio 1901, n. 176, o di quelli che per la costruzione di navi a vapore in ferro od in acciaio venissero stabiliti con nuove disposizioni legislative.

I costruttori potranno valersi di tale facoltà anche nel caso che le navi, delle quali al precedente comma, fossero all'epoca della promulgazione delle dette nuove disposizioni legislative già varate, allestite e poste in esercizio.

La facoltà di scelta di cui sopra non si estende alla costruzione di navi a vapore per conto di stranieri.

Art. 7.

Sono soppressi i diritti stabiliti ai paragrafi 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 51 e 53, della tariffa consolare approvata con R. decreto 10 agosto 1890, n. 7087 (serie 3ª).

Nella parte ordinaria dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri sarà inscritta una somma sufficiente ad indennizzare gli ufficiali diplomatici e gli uffici consolari di 1ª e 2ª categoria delle perdite loro derivanti per effetto della soppressione dei diritti di cui sopra.

Per l'anno finanziario 1910-911 tale somma è stabilita in L. 500,000 e sarà ripartita fra i funzionari suddetti con decreto del ministro degli affari esteri e di quello del tesoro.

Art. 8.

Pei contratti di costruzioni di navi, per gli atti di compra-vendita o altro trasferimento a titolo oneroso e di conferimento di navi in società, le tasse di registro stabilite dalla vigente tariffa sono ridotte alla misura di centesimi venticinque per ogni cento lire. Per le quietanze fatte con atto separato relative agli atti ed ai contratti suindicati, la tassa di registro è ridotta alla metà. Tali riduzioni non si estendono alle vendite di navi italiane a stranieri ed alle compre di navi straniere per parte di italiani ad eccezione di quelle acquistate per la demolizione.

Pei prestiti a cambio marittimo la tassa di registro è ridotta a centesimi venti per ogni cento lire o frazione di cento lire.

Gli atti di costituzione di pegno su navi, stipulati separatamente dal contratto di prestito, e le quietanze dei prestiti sono soggetti alla tassa fissa di registro di lire una.

Sono soggetti alla tassa di registro in ragione di centesimi venticinque per ogni cento lire:

a) i contratti che le varie Amministrazioni dello

Stato stipuleranno con le Società assuntrici dei servizi marittimi, pel trasporto di persone e di cose;

b) i contratti od atti che lo Stato deve stipulare per la costruzione, allestimento ed armamento di navi, nonchè i contratti od atti di tal natura già stipulati, ma non ancora registrati alla data del 1° marzo 1910.

Art. 9.

L'atto di nazionalità, il ruolo di equipaggio, il giornale nautico ed il certificato di stazza delle navi mercantili, i documenti per la inscrizione fra la gente di mare di qualsiasi categoria, i titoli ed i certificati per l'esercizio dei mestieri marittimi, ad eccezione delle patenti di grado per capitani marittimi, ingegneri navali e macchinisti, sono esenti dalla tassa di bollo e da qualsiasi diritto erariale o comunale, salvo il caso di uso ai termini dell'art. 2 della legge testo unico 4 luglio 1897, n. 414.

Restano soggetti alle vigenti tasse di bollo i consimili atti provenienti dall'estero.

Art. 10.

Gli operai addetti alle costruzioni navali devono essere, a cura e spese dei proprietari dei cantieri, iscritti per la quota minima alla Cassa nazionale di previdenza per la invalidità e la vecchiaia degli operai. I proprietari dei cantieri non sono però obbligati a corrispondere alla Cassa suddetta gli arretrati per il tempo anteriore alla data di entrata in vigore della legge.

Art. 11.

Fino a che non sarà provveduto al riordinamento completo dei servizi marittimi, le funzioni del Comitato pei servizi marittimi, di cui agli articoli 27, 28 e 29 della legge del 5 aprile 1908, n. 111, sono devolute ad una Commissione composta:

dell'ispettore generale dei servizi marittimi;

di un rappresentante del Ministero di agricoltura, industria e commercio;

di un rappresentante delle Camere di commercio designato dal ministro di agricoltura, industria e commercio;

di un rappresentante delle ferrovie dello Stato;

di due membri che abbiano speciale competenza in traffici marittimi ed in questioni tecnico-marinaresche designati dal ministro della marina.

Potranno essere chiamati in seno alla Commissione con voto consultivo i rappresentanti delle Società concessionarie dei servizi.

La Commissione sarà presieduta dal sottosegretario di Stato per la marina ed in caso di assenza o di impedimento dall'ispettore generale dei servizi marittimi.

Entro i limiti contrattuali risultanti dai quaderni d'oneri *A* e *B* annessi alla convenzione approvata con legge del 22 aprile 1893, n. 195, e modificata con leggi successive, sono affidate alla Commissione predetta le attribuzioni delle Commissioni per le tariffe, per la soppressione di approdi, per le misure contumaciali, nonchè quelle affidate al Consiglio di arbitri.

Alla Commissione medesima sono pure affidate le attribuzioni delle Commissioni contemplate dalle convenzioni con le Società di navigazione *Veneziana* e *La Veloce* approvate rispettivamente con le leggi del 24 dicembre 1903, n. 519 e del 29 giugno 1905, n. 301.

La nomina dei componenti la Commissione e la determinazione delle attribuzioni della Commissione stessa saranno fatte con decreto Reale su proposta del ministro della marina.

Art. 12.

Il regolamento organico per l'Ispettorato generale dei servizi marittimi, di cui nell'art. 26 della legge del 5 aprile 1908, n. 111, sarà approvato con decreto Reale su proposta del ministro della marina, sentito il Consiglio di Stato.

Art. 13.

Fino a che non abbia effetto la disposizione di cui al 2° comma dell'art. 16 della legge 5 aprile 1908, n. 111, e non oltre il 1° dicembre 1910, sulle linee esercitate dallo Stato, in forza dell'art. 2 della legge predetta, sono provvisoriamente applicate le tariffe e condizioni pei trasporti fra i porti del Regno come è stabilito per le linee di navigazione sovvenzionate, contemplate nella convenzione di cui alla lettera *a*) del precedente art. 2.

Art. 14.

È prorogato al 30 giugno 1911 il termine previsto dall'art. 35 della legge 5 aprile 1908, n. 111, per la presentazione al Parlamento delle proposte di riordinamento delle Casse invalidi della marina mercantile in corrispondenza dei bisogni e delle condizioni economiche della gente di mare.

Art. 15.

Il personale che passerà dalla Navigazione generale italiana alle aziende esercenti i nuovi servizi marittimi, compresi quelli di Stato, s'intende licenziato, agli effetti dell'art. 49 del regolamento organico della suddetta Società, a partire dal 1° luglio 1910.

Art. 16.

Le quote individuali dovute dalla Navigazione generale italiana al personale licenziato a sensi dell'articolo precedente saranno provvisoriamente depositate in conto corrente fruttifero alla Cassa depositi e prestiti per essere poi convertite in altrettanti conti individuali di pensione giusta le norme da fissarsi con decreto Reale, promosso dal ministro della marina.

Art. 17.

Coll'approvazione della presente legge si intende-

ranno annullate tutte le proposte di convenzioni per i servizi postali e commerciali marittimi contenute nei disegni di legge presentati fino ad oggi alla Camera dei deputati.

Art. 18.

Il Governo presenterà al Parlamento, non più tardi del 1° dicembre 1910:

a) un disegno di legge per l'ordinamento definitivo dei servizi postali e commerciali marittimi e pei provvedimenti a favore delle industrie marittime;

b) un disegno di legge per l'istituzione del credito navale.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 13 giugno 1910.

VITTORIO EMANUELE.

LUZZATTI – LEONARDI-CATTOLICA – SACCHI – TEDESCO – FACTA – RAINERI – CIUFFELLI.

Visto, *Il guardasigilli:* FANI.

Capitolato **A**

pei servizi postali marittimi delle isole minori

—

Esecuzione dei servizi, orari ed itinerari.

Art. 1.

I servizi da eseguirsi sono indicati nella tabella annessa alla convenzione.

Art. 2.

I giorni e le ore di partenza e di arrivo verranno determinati dal ministro della marina, sentiti i concessionari, e potranno essere in egual modo variati mediante il preavviso opportuno.

Le partenze medesime potranno però, per ragioni di ordine pubblico o di interesse postale, commerciale e politico, essere ritardate od anticipate sull'ordine scritto del ministro della marina o in sua vece dell'Ispettorato dei servizi marittimi e dei suoi rappresentanti, o per causa di forza maggiore, di cui sarà giudice il commissario del Governo nei singoli porti, senza che si possa chiedere alcun compenso dai concessionari o dai terzi.

I ritardi però non dovranno essere tali da reclamare un aumento del materiale prescritto per ciascuna linea.

I piroscafi non potranno approdare ad altri punti che quelli designati nel loro itinerario, salvo il caso di forza maggiore, che dovrà essere giustificato con processo verbale a tenore di legge e salvo autorizzazione, in casi eccezionali, del Ministero della marina, il quale potrà autorizzare anche l'esecuzione di altri approdi dopo toccati i porti capolinea.

In caso di ritardo nella traversata, i capitani abbrevieranno il tempo di sosta nei diversi punti di approdo, riducendolo allo stretto necessario, allo scopo di arrivare a destinazione in orario o col minor ritardo possibile.

Art. 3.

I viaggi designati dovranno essere eseguiti colla velocità normale indicata per le rispettive linee.

Per velocità normale s'intende quella che dovranno avere i piroscafi in circostanze di ordinaria navigazione, e sulla medesima saranno stabiliti i relativi orari.

Art. 4.

Il ministro della marina potrà, udito il Comitato pei servizi marittimi, attuare provvisoriamente o definitivamente approdi e far eseguire viaggi straordinari. In casi di eccezionali gravità ed urgenza il ministro potrà disporre senz'altro in via provvisoria.

Nel caso di attuazione di approdi la sovvenzione sarà variata in proporzione allo aumento della percorrenza e degli oneri del nuovo approdo.

L'attuazione di approdi non dovrà però costituire un aumento di percorrenza tale da richiedere aumento di materiale.

Nel caso di viaggi straordinari che possano essere eseguiti col materiale assegnato alle rispettive linee, saranno rimborsate ai concessionari le spese vive di esercizio.

Sorveglianza dei servizi.

Art. 5.

La sorveglianza del servizio spetta al ministro della marina che la esercita per mezzo dell'Ispettorato dei servizi marittimi e dei commissari del Governo. I funzionari dell'Ispettorato hanno diritto di eseguire a bordo dei piroscafi sovvenzionati e presso le singole Amministrazioni dei concessionari tutte le indagini che occorresse di fare per accertare l'applicazione della legge e pel presente capitolato.

Art. 6.

Perchè si possa controllare la regolarità dei viaggi, i comandanti dei piroscafi sono obbligati di consegnare al commissario del Governo nei singoli scali ad ogni arrivo a destinazione un estratto del giornale di bordo, indicante le circostanze occorse nell'intero viaggio.

Cauzione.

Art. 7.

Entro un mese dall'approvazione legislativa del contratto i concessionari delle linee dovranno prestare una cauzione corrispondente al 10 per cento dell'ammontare annuo della sovvenzione.

La cauzione dovrà essere prestata in titoli di rendita o in valori garantiti dallo Stato, oppure costituendo il pegno sopra uno o più piroscafi dei concessionari, e che dovranno essere a tale uopo assicurati presso una Società italiana di assicurazioni accettata dal Ministero della marina per una somma che garantisca l'ammontare della cauzione.

Art. 8.

La cauzione è vincolata a garanzia degli obblighi assunti e delle responsabilità incorse così dal concessionario come dalle persone per cui egli deve rispondere civilmente. La cauzione serve eziandio per garentire il pagamento delle multe definitive inflitte, che non fossero pagate dal concessionario o non si potessero prelevare dalle sovvenzioni. In questo caso si provvederà, mediante decreto del ministro della marina, a prelevare le somme dalla cauzione, la quale deve essere immediatamente reintegrata. Non avvenendo ciò, il con-

tratto si intenderà risoluto per colpa del concessionario.

I crediti del Governo verso i concessionari godranno di privilegio sulla cauzione in confronto di ogni altro credito contro il concessionario per parte dei terzi qualunque sia la precedenza degli atti giudiziari.

Ricevimento, custodia, trasporto e consegna degli effetti postali.

Art. 9.

I concessionari hanno l'obbligo del trasporto gratuito regolare e compiuto di tutti gli effetti postali descritti sui fogli di via, senza limitazione di peso, siano essi originari od a destinazione del Regno, siano originari od a destinazione di Stati esteri.

Sotto la denominazione di effetto s'intende tutto ciò che per legge la posta ha diritto di trasportare, compresi i pacchi postali del peso ciascuno non superiore a 5 kg. Per quelli di peso superiore che potessero in avvenire essere istituiti sarà corrisposto ai concessionari un compenso da stabilirsi dal Comitato pei servizi marittimi in misura non superiore al 50 per cento delle tasse riscosse dall'Amministrazione delle poste.

L'obbligo del trasporto gratuito degli effetti vale anche per le linee che i concessionari esercitassero per loro conto, senza sovvenzione dello Stato, verso qualsiasi direzione.

I concessionari avranno pure l'obbligo di trasportare gratuitamente gli oggetti e le provviste riferentisi al servizio postale telegrafico e telefonico dipendenti dal Ministero delle poste e dei telegrafi nel limite del 2 per cento della portata lorda di ciascun piroscafo in ciascun viaggio.

Art. 10.

I concessionari dovranno destinare su ogni piroscafo un locale spazioso, lontano dalla macchina e ben riparato per collocarvi gli effetti; questo locale dovrà chiudersi a chiave, rimanendo la custodia degli effetti affidata al capitano del piroscafo sotto la sua responsabilità.

Qualora l'Amministrazione delle poste chiedesse di destinare a bordo pel servizio degli effetti uno o due impiegati ed un servente, i concessionari saranno in obbligo di assegnare ai primi, senza corrispettivo, un camerino con letti, indipendentemente da apposito e sufficiente locale sopra coperta ed in luogo centrale per le operazioni postali durante il tragitto, ed al servente una cuccetta di seconda classe. Questo locale dovrà essere mantenuto pulito ed illuminato a spese dei concessionari.

Il vitto per gl'impiegati sarà calcolato a metà di quello dei viaggiatori.

Art. 11.

Qualora un piroscafo fosse costretto ad ancorarsi in rada per causa di cattivo tempo, l'impiegato delle poste potrà richiedere che sia messa a disposizione, pel servizio degli effetti, una idonea imbarcazione, di cui avrà a prendere il comando uno degli ufficiali di bordo, sempre quando il capitano del piroscafo stimi che lo sbarco degli effetti possa farsi senza pericolo col mezzo suaccennato.

Qualora non fosse imbarcato l'impiegato, o questi cadesse ammalato nel tragitto, alle operazioni suddette provvederà il comandante del piroscafo.

Ove poi, per avaria, un piroscafo dovesse approdare in qualche porto o rada non indicati nell'itinerario della linea, per cui si trovasse nella impossibilità di proseguire la corsa, il capitano sarà in obbligo di fare la consegna degli effetti all'ufficio di posta locale o viciniore, per essere inoltrati a destinazione coi mezzi ordinari e col primo piroscafo nazionale od estero, rimanendo le spese a carico dei concessionari.

Art. 12.

I concessionari dovranno far ritirare gli effetti dagli ufizi postali al porto o dagli ufizi sanitari o consolari, dalle capitanerie, dagli ufizi di porto, dalle dogane, ovvero, in difetto di essi ufizi, dagli agenti incaricati di trasportare gli effetti medesimi allo scalo d'imbarco, ove non sia possibile diversamente.

Essi dovranno egualmente operare la consegna degli effetti in arrivo negli ufizi suddetti od agli agenti suindicati.

La consegna ed il ricevimento degli effetti potranno, a richiesta del Ministero della marina d'accordo con quello delle poste e dei telegrafi, effettuarsi anche presso le agenzie dei concessionari.

Il trasporto degli effetti da terra a bordo e viceversa sarà a carico dei concessionari, i quali dovranno adottare le misure necessarie onde le relative operazioni siano compiute con sicurezza, senza pericolo d'avaria e senza perdita di tempo.

Per facilitare poi la distribuzione delle corrispondenze nei porti d'approdo e la rispedizione degli effetti dai porti stessi, i concessionari dovranno, a richiesta del Governo, attuare a proprie spese speciali comunicazioni cogli ufizi semaforici, che verranno all'uopo designati.

Art. 13.

Per la consegna ed il ricevimento degli effetti, i concessionari si uniformeranno alle disposizioni che saranno emanate dal Ministero della marina di concerto con quello delle poste e dei telegrafi, nello scopo di accertare il numero e la natura dei dispacci per la conseguente responsabilità.

Le operazione di sbarco degli effetti dovranno precedere qualsiasi altra operazione e dovranno effettuarsi non appena i piroscafi siano ormeggiati.

I piroscafi dovranno salpare non appena siano stati ricevuti a bordo gli effetti postali.

Art. 14.

Il prodotto delle tasse delle corrispondenze e dei pacchi e del loro trasporto è devoluto interamente all'Amministrazione delle poste.

Non saranno ricevute a bordo altre corrispondenze che quelle regolarmente consegnate dagli ufizi di posta, tanto interni che esteri, indicati dal Ministero delle poste e dei telegrafi, o che saranno immesse nella cassetta mobile d'impostazione delle lettere, di cui ciascun piroscafo sarà provveduto a cura dei concessionari, ai quali faranno carico anche le riparazioni, e che dovrà essere consegnata, unitamente agli effetti, agli ufizi postali nei luoghi di approdo. Qualunque contravvenzione alle leggi postali per parte dei concessionari o dei loro agenti, sarà punita a norma di dette leggi.

I comandanti dei piroscafi su qualunque linea eser-

citata dai concessionari saranno obbligati ad aprire le suaccennate cassette mobili d'impostazione, per estrarne le corrispondenze e formare i dispacci postali, attenendosi a tutte le disposizioni che saranno emanate dal Ministero della marina d'accordo con quello delle poste e dei telegrafi.

I detti comandanti saranno tenuti inoltre allo smercio dei francobolli, biglietti e cartoline postali.

Potrà richiedersi ai concessionari che sieno tenute esposte, nelle agenzie dei concessionari, cassette mobili d'impostazione, con obbligo alle agenzie stesse di estrarne le corrispondenze e di farle consegnare ai comandanti dei piroscafi.

Saranno affissi sul ponte e nelle sale dei viaggiatori degli avvisi, stampati a cura del Ministero delle poste e dei telegrafi, relativi all'interdizione del trasporto delle corrispondenze.

I concessionari però potranno trasportare gratuitamente sulle linee da essi esercitate e con esenzione delle tasse postali, le lettere ed i pieghi concernenti esclusivamente l'amministrazione delle linee stesse, nonchè quelli relativi al servizio cumulativo.

Art. 15.

I concessionari saranno responsabili, salvo il caso di forza maggiore, di tutti i danni risultanti all'Amministrazione postale per perdite, manomissioni o avarie degli effetti, e dovranno tener questa rilevata dall'indennità che dovesse rifondere ai terzi.

Piroscafi.

Art. 16.

I piroscafi che i concessionari dovranno costruire per l'attuazione dei servizi sovvenzionati e quelli che man mano dovranno essere sostituiti ai termini dell'art. 18, devono essere costruiti nei cantieri italiani.

I concessionari potranno ricorrere ai cantieri esteri, nei due casi seguenti:

1° quando i cantieri nazionali di primo ordine domandino un prezzo del 7 per cento superiore al valore risultante dalla media dei prezzi di sei cantieri inglesi di prim'ordine, o che siano specializzati per le piccole costruzioni esclusi il prezzo massimo ed il minimo;

2° quando non possano ottenere da alcun cantiere italiano di prim'ordine la consegna del materiale entro un anno.

I concessionari avranno però diritto di ricorrere all'industria estera senza vincolo di sorta per la costruzione di un quarto del tonnellaggio occorrente pei servizi.

Nel caso in cui nell'applicazione delle disposizioni contenute nel presente articolo, sorgessero divergenze, saranno risolute dal ministro della marina.

Art. 17.

Il ministro della marina, in base alle condizioni dell'art. 16, ha facoltà, udito il Comitato pei servizi marittimi, di concedere all'assuntore una dilazione di non oltre tre anni (a decorrere dal 1° luglio 1910) per l'impiego dei piroscafi aventi le caratteristiche prescritte, autorizzandolo frattanto a prendere a nolo, ove occorra, e ad assegnare temporaneamente ai servizi piroscafi le cui caratteristiche non si discostino molto da quelle prescritte ed aventi i migliori requisiti possibili, da accertarsi dalla Commissione di visita.

In tal caso la sovvenzione complessiva attribuita alla linea, sarà ridotta proporzionalmente, secondo la formola seguente:

$$S' = S - (a + b)$$

in cui:

S' rappresenta la sovvenzione ridotta;
S rappresenta la sovvenzione normale;
a la ritenuta per deficienza di velocità;
b la ritenuta per deficienza di tonnellaggio.

$$a = S - \left(\frac{S}{2} + \frac{S}{2}\left(\frac{V'}{V}\right)^3\right)$$

$$b = S - \left(0.65\,S + 0.35\,S\frac{T'}{T}\right)$$

delle quali:

V' rappresenta la velocità effettiva;
V rappresenta la velocità prescritta;
T' rappresenta il tonnellaggio effettivo;
T rappresenta il tonnellaggio prescritto.

La riduzione della sovvenzione si calcola per viaggio.

Art. 18.

Nel periodo dei tre anni di cui all'articolo precedente i concessionari dovranno adibire ai servizi piroscafi di nuova costruzione.

È però consentito ai concessionari di surrogare temporaneamente, nei casi di ordinarie riparazioni, con piroscafi usati, quelli normalmente adibiti ai servizi.

Art. 19.

I piroscafi da assegnarsi al servizio dovranno essere coperti di bandiera nazionale e di assoluta proprietà del concessionario, salvo il caso di sostituzione di cui all'art. 17, e godranno delle prerogative che sono o che potrebbero essere accordate ai piroscafi postali.

Art. 20.

I piroscafi da assegnarsi al servizio, salvo pel primo triennio il disposto dell'art. 17, debbono essere di tonnellaggio e velocità non inferiore a quelli indicati nella tabella annessa alla convenzione e il loro numero dovrà essere per ciascuna linea tale che si possa provvedere alla regolare ed esatta esecuzione del servizio e non dovrà essere inferiore a quello indicato nella tabella predetta.

L'assuntore non è esonerato dall'obbligo di disimpegnare il servizio nei modi stabiliti, in alcun caso e nemmeno se egli non possa disporre di parte del materiale prescritto per causa di forza maggiore o di riparazione, eccetto però nel caso previsto dall'art. 24 e dall'art. 35.

Art. 21.

La forza delle macchine dei piroscafi dovrà essere tale da corrispondere alla velocità normale richiesta dall'articolo seguente.

Art. 22.

In ogni piroscafo dovrà essere segnata la linea di minima immersione per garantire la stabilità e le condizioni di buona navigazione e la linea della immersione massima (*Free-Board)* secondo le norme del « Board of trade » adottate dai registri nazionali.

I piroscafi ad una immersione media corrispondente alla metà del carico totale (*dead weight*), dovranno

sottostare ad una prova di velocità, con mare calmo o leggermente mosso, della durata di 12 ore, durante le quali dovranno mantenere una velocità superiore del 12 per cento a quella prescritta.

In ogni piroscafo vi debbono essere battelli ed apparecchi di salvataggio in numero corrispondente allo scopo ed un numero sufficiente di scale, nonchè cinture di sicurezza in numero almeno eguale a quello massimo dell'equipaggio e dei passeggeri.

L'equipaggio dovrà addestrarsi almeno una volta al mese al maneggio delle barche o zattere di salvataggio.

Gli scafi, le macchine, le caldaie e tutti gli oggetti di dotazione dovranno essere tenuti in istato di perfetta conservazione: le caldaie dovranno essere surrogate con caldaie nuove o riparate a nuovo, appena ciò sia riconosciuto necessario dalla Commissione di visita.

Gli scafi, le macchine e le caldaie dei piroscafi da costruire dovranno essere solidamente e diligentemente costruiti, a seconda dei sistemi più moderni e perfezionati con materiali di prima qualità e classificati alla più alta classe del registro nazionale o di altro autorizzato.

Sarà eseguita per parte della Commissione di sorveglianza una prova di stabilità, a norma del regolamento, per determinare le condizioni di sicurezza assoluta della nave anche navigando con doppio fondo e carbonili vuoti.

In massima non sono consentiti passaggi attraverso le paratie stagne regolamentari.

Ogni compartimento dovrà potersi esaurire in modo efficace mediante tubolatura in connessione con le pompe di macchina e con una pompa speciale di esaurimento.

Le pompe di circolazione delle motrici, qualora non siano azionate dalle motrici stesse, avranno adattamenti per poter pompare acqua dal compartimento stesso.

I piani dei piroscafi da costruirsi nuovi, o da acquistarsi, e quelli delle loro macchine verranno presentati al Ministero della marina per l' approvazione prima di cominciarne la costruzione e rispettivamente prima di conchiudere il contratto di costruzione o di acquisto.

Art. 23.

I piroscafi dovranno soddisfare a tutte le condizioni prescritte dalle leggi vigenti pel trasporto dei passeggeri in viaggi di breve navigazione.

Art. 24.

Il concessionario non potrà intraprendere l'esercizio delle linee di navigazione da esso assunte, se non avrà provato di essere fornito nel numero prescritto di piroscafi occorrenti alla esecuzione dei servizi contemplati nel presente capitolato, i quali dovranno avere tutte le caratteristiche richieste dal presente capitolato, salvo il disposto dell'art. 17.

Nel caso che un piroscafo si perdesse, il concessionario dovrà provvedere provvisoriamente al servizio con altro piroscafo capace di compiere i viaggi nel tempo prescritto, quantunque non soddisfaccia pienamente alle condizioni stabilite ed avrà l'obbligo di sostituirlo con altro, corrispondente alle condizioni stesse, nel termine che sarà determinato dal ministro della marina.

In questo caso sarà applicata una ritenuta sulla sovvenzione non superiore al 20 per cento. La misura di tale ritenuta sarà determinata caso per caso dal Comitato pei servizi marittimi.

Qualora però la perdita di un piroscafo avvenga nell'ultimo quinquennio, il piroscafo stesso potrà essere sostituito con altro corrispondente sostanzialmente alle caratteristiche di quello perduto.

I piroscafi, nei casi contemplati dai precedenti due comma, dovranno sempre essere accettati dalla Commissione di visita di cui all'art. 25.

Art. 25.

Per l'accettazione del materiale navale di primo impianto, sia nuovo, sia già in navigazione, ma rispondente alle condizioni del presente quaderno d'oneri, nonchè di quello che sarà in seguito costruito il Ministero della marina, nominerà apposita Commissione, la quale nelle visite del materiale si atterrà alle disposizioni che saranno emanate dal Ministero della marina ed alle istruzioni di cui ai seguenti articoli.

La Commissione visita lo scafo internamente ed esternamente esigendo dove occorra, che esso sia messo a secco in un bacino o sopra uno scalo da designarsi d'accordo fra il Governo ed il concessionario. Ispeziona ugualmente la macchina e le caldaie e verifica gli attrezzi e i corredi di dotazione fissa o di ricambio.

Procede inoltre alle prove di velocità in mare, le quali devono essere eseguite sotto la pressione di regime.

Art. 26.

L'ispezione della Commissione di visita può essere eseguita anche per quei piroscafi, che quantunque ammessi al servizio, siano stati assoggettati a riparazioni di qualche importanza.

In questo caso il concessionario, nella domanda che presenterà per la visita, indicherà la natura e lo scopo dei lavori eseguiti.

Art. 27.

Ogni quadriennio dalla data dell'incominciamento del servizio, il ministro della marina dovrà far procedere alla visita del materiale, con facoltà di farvi eseguire tutti i lavori necessari perchè esso si trovi nelle condizioni stabilite, nonchè di eliminare quei piroscafi che fossero riconosciuti non rispondenti al capitolato, i quali dovranno essere surrogati nel termine che verrà notificato dal ministro suddetto, senza pregiudizio della regolare esecuzione del servizio.

Art. 28.

Oltre il disposto dell'articolo precedente il ministro della marina potrà fare eseguire visite straordinarie, allo scopo di accertare se i piroscafi riuniscano tutte le condizioni necessarie alla regolarità del servizio ed al comodo dei passeggeri.

Risultando dalle visite che taluno dei piroscafi non soddisfi alle condizioni sopra accennate, il concessionario dovrà, nel limite di tempo che verrà assegnato, surrogarlo ed uniformarsi a quelle altre prescrizioni che saranno emanate, ferma la responsabilità che il concessionario possa avere incontrato per ritardi od inconvenienti seguiti.

Art. 29.

Se la Commissione di visita muovesse eccezioni sull'ammissione o riammissione dei piroscafi, il ministro della marina inviterà il concessionario a fare quelle osservazioni che stimasse opportuno intorno alle deliberazioni della Commissione stessa, dopo di che il ministro predetto delibererà inappellabilmente in merito.

Art. 30.

Le spese per indennità di missione alle Commissioni per l'esecuzione delle visite dei piroscafi saranno a carico del bilancio del Ministero della marina, eccetto per le visite previste all'art. 25 le cui spese saranno rimborsate dal concessionario.

Art. 31.

I concessionari indicheranno al ministro della marina le linee sulle quali intendono destinare i singoli piroscafi, questi non potranno essere distolti dalle linee così indicate e sostituiti con altri, senza l'autorizzazione del predetto ministro.

A tale effetto i verbali di visita indicheranno tutte le linee alle quali il piroscafo potrà essere assegnato.

Equipaggi.

Art. 32.

La composizione degli equipaggi dei piroscafi sovvenzionati è determinata da apposite tabelle stabilite di concerto fra il Ministero della marina ed i concessionari.

Il personale di bassa forza destinato a comporre gli equipaggi dei piroscafi addetti alle linee sovvenzionate sarà designato da appositi uffici di collocamento istituiti presso le capitanerie e gli uffici di porto, con uguale rappresentanza tanto dei concessionari quanto della gente di mare. Ad entrambe le parti è riconosciuto il diritto a rifiuto.

I concessionari si obbligano di adottare il contratto tipo di arruolamento degli equipaggi che sarà stabilito dal Ministero della marina, tenuto conto delle consuetudini vigenti, delle mutate condizioni della vita di bordo e della specialità delle linee cui il presente capitolato si riferisce.

I concessionari avranno facoltà di assumere personale di bassa forza indipendentemente dagli uffici di collocamento, quando questi non abbiano personale disponibile alle condizioni del contratto tipo suddetto di arruolamento.

Art. 33.

Sui piroscafi sarà riservato apposito ed idoneo locale per gli ammalati, e specialmente per i mentecatti, affinchè non riescano di molestia o di pericolo agli altri passeggieri; ed altro locale aereato per i prigionieri militari ed i detenuti civili, ove occorra.

Requisizione e noleggio di piroscafi.

Art. 34.

I piroscafi addetti ai servizi sovvenzionati possono per grave necessità pubblica essere requisiti dall'autorità amministrativa con l'osservanza delle disposizioni legislative in materia.

Art. 35.

Il ministro della marina avrà diritto di noleggiare pei servizi straordinari dello Stato i piroscafi dei concessionari completamente armati.

In questo caso sarà corrisposto ai concessionari un compenso risultante dai seguenti elementi per tutta la durata effettiva del noleggio:

1° il 5 per cento per interesse sul valore attuale del piroscafo;

2° il rimborso delle spese vive e cioè:

a) il 12 per cento annuo sul valore iniziale del piroscafo per le quote di ammortamento, manutenzione e riparazioni ordinarie, spese di amministrazione e fondo grandi riparazioni;

b) consumo del carbone e delle materie grasse, paghe e panatiche dell'equipaggio, spese portuali ed assicurazione.

Il materiale dovrà essere restituito nelle condizioni in cui fu consegnato, salvo il deprezzamento normale.

Trasporto dei viaggiatori e delle merci.

Art. 36.

I concessionari saranno obbligati al trasporto dei viaggiatori e delle merci per tutti gli scali toccati dai loro piroscafi sotto l'osservanza delle tariffe e delle condizioni approvate dal Comitato pei servizi marittimi, con l'intervento del rappresentante dei concessionari.

Nello scopo di facilitare i detti trasporti, i concessionari dovranno stabilire apposite agenzie in tutti i luoghi di approdo.

Tariffe.

Art. 37.

a) Passeggieri.

I concessionari non potranno applicare al trasporto dei passeggieri tariffe superiori alle seguenti:

pei passeggieri di classe centesimi 8 per passeggiero-chilometro;

pei passeggieri di ponte centesimi 3 per passeggiero-chilometro.

Nel caso in cui si ritenga opportuno di distinguere i passeggieri in tre classi, dovrà istituirsi la classe intermedia sulla base di centesimi 6 per passeggiero-chilometro.

Potranno essere istituiti a bordo dei piroscafi posti di lusso con l'aumento fino al 20 per cento sul prezzo fissato pei passeggieri di camera.

Il numero dei posti di lusso non potrà eccedere il 15 per cento del numero totale dei posti di classe.

I ragazzi inferiori a tre anni di età saranno esenti da qualsiasi pagamento escluso il vitto; dai tre ai dieci anni pagheranno metà tariffa escluso il vitto.

Ogni passeggiero avrà diritto di portare con sè 60 chilogrammi di bagaglio anche se è costituito da derrate o prodotti agricoli pel mercato.

Quest'ultima facoltà è strettamente personale pel passeggiero, essendo vietato il trasporto come bagaglio delle derrate e dei prodotti agricoli quando assuma carattere di abuso.

Il concessionario non potrà esigere alcun diritto di imbarco e sbarco nei porti dove il piroscafo, per giudizio datone dal Ministero della marina, può attraccare alla banchina.

Negli altri porti dovrà curare l'imbarco e sbarco dei passeggieri e dei loro bagagli e non potrà percepire compenso superiore a quello che sarà determinato dal Ministero della marina.

b) Merci.

I concessionari non potranno applicare al trasporto delle merci nolo superiore al seguente:

per qualsiasi percorso delle linee e per quintale centesimi 80.

L'importo minimo di ogni spedizione è di centesimi 80.

Nell'applicazione del nolo le frazioni di quintale sono rispettivamente calcolate per mezzo quintale o per quintale intero.

Nel nolo non è compreso il diritto d' imbarco e sbarco.

Gli speditori dovranno consegnare le merci sotto paranco. Lo sbarco delle merci sarà fatto a cura dei concessionari i quali non potranno applicare tariffe superiori a quelle che saranno determinate dal Ministero della marina.

Per le merci voluminose sarà applicato un aumento del 50 o del 100 per cento, a seconda che la merce sia rispettivamente di peso inferiore a 250 od a 150 chilogrammi per metro cubo.

c) Bestiame.

I concessionari non potranno applicare al trasporto del bestiame tariffa superiore alla seguente:

1ª classe lire 6 per capo
2ª » » 4 »
3ª » » 1 »
4ª » » 0.50 »

Il nolo per l'uso del *box* non è compreso nei prezzi suddetti.

Appartengono alla 1ª classe: cavalli, muli, buoi, tori, vacche e vitelli;

alla 2ª: asini, muletti, puledri piccoli e vitellini;
alla 3ª: montoni, capre, pecore, porci;
alla 4ª: capretti, agnelli e porcellini da latte.

Le modificazioni alla classificazione suindicata saranno determinate d'accordo fra il Comitato pei servizi marittimi ed i concessionari.

Art. 38.

Le tariffe potranno essere sottoposte a revisione per parte del Comitato pei servizi marittimi, sentiti i concessionari.

Le variazioni delle tariffe dovranno essere rese pubbliche 15 giorni prima che vadano in vigore.

Art. 39.

I concessionari hanno l'obbligo del trasporto dei piccoli colli con le modalità che saranno determinate dal Comitato pei servizi marittimi.

I colli stessi non potranno superare il peso di kg. 60 e la tariffa non potrà superare centesimi 60 per ogni collo.

Il loro volume non dovrà superare un quarto di metro cubo.

Il trasporto dei piccoli colli sarà effettuato dall'agenzia di partenza a quella di destinazione coll'aumento di centesimi 10 per ciascun collo per indennizzo di prestazione per le operazioni doganali ed altre relative al transito.

Facilitazioni di viaggio e trasporti per conto dello Stato.

Art. 40.

I concessionari dovranno accordare il viaggio gratuito (escluso il vitto):

1° ai membri del Parlamento in carica ed agli ex-deputati che abbiano almeno sette legislature, e tre viaggi gratuiti all'anno per le loro famiglie;

2° ai funzionari dell'Ispettorato dei servizi marittimi ed agli ispettori delle poste e dei telegrafi con le norme che saranno stabilite dall'Ispettorato generale dei servizi marittimi.

I concessionari dovranno inoltre accordare il viaggio gratuito, escluso il vitto, nel limite di quattro posti di terza classe per ciascun viaggio, ai nazionali indigenti dimoranti all'estero che rimpatrino per prestare servizio militare o che ritornino alla loro residenza all'estero dopo averlo prestato.

Art. 41.

I concessionari dovranno accordare la riduzione del 30 per cento sulle tariffe effettive (escluso il vitto):

1° alle famiglie dei membri del Parlamento;

2° agl'impiegati civili e militari e loro famiglie;

3° agli ufficiali e militari di truppa del R. esercito e della R. marina ed alle rispettive famiglie;

4° alle comitive di operai agricoltori e alle loro famiglie;

5° alle persone di servizio dei membri del Parlamento e degl'impiegati civili;

6° ed in mancanza di speciali convenzioni coi ministri della guerra e della marina, anche ai militari di ogni grado che viaggiano a spese dello Stato.

I concessionari dovranno inoltre trasportare in terza classe, con la riduzione del 30 per cento sulle tariffe effettive, escluso il vitto, i condannati civili e militari anche pel viaggio di ritorno espiata la pena, non che gl'imputati ed accusati che si traducono per conto dello Stato e colla riduzione del 50 per cento gl'indigenti che vengono rimpatriati per conto dello Stato.

Il Governo si obbliga, dal canto suo, a parità di condizioni, di affidare a ciascun concessionario i trasporti che possono compiersi sulle linee a lui aggiudicate.

In caso di mobilitazione i concessionari sono obbligati a dare la preferenza nell'imbarco a chi è chiamato a prestare il servizio militare.

Art. 42.

I concessionari dovranno accordare la riduzione del 75 per cento sulle tariffe effettive, escluso il vitto, ai cittadini che viaggiano per prender parte alle elezioni politiche.

Art. 43.

I concessionari dovranno trasportare marinai naufraghi o cittadini indigenti, provenienti da linee internazionali, in numero non superiore a 10 (in terza classe) per ogni viaggio pel compenso di L. 3 (vitto compreso) per ogni giorno di navigazione e di L. 1 se trattisi di fanciulli da 3 a 12 anni e gratuitamente i bambini di età inferiore ai tre anni

Il Ministero degli affari esteri rimborserà le somme dovute per questo titolo ai concessionari. Andranno però a carico del bilancio della marina le spese di rimpatrio degl'individui già appartenenti agli equipaggi di navi mercantili naufragate.

Le richieste per tali viaggi saranno fatte dal Ministero degli affari esteri e all'estero dai RR. consoli.

Art. 44.

Pel trasporto dei generi di privativa non che di der-

rate e oggetti comunque destinati al servizio governativo, sarà, a parità di condizioni, data la preferenza alla bandiera italiana, con speciale riguardo ai concessionari, ai prezzi da determinarsi con apposite convenzioni.

In mancanza di convenzioni speciali, sarà fatta una riduzione del 50 per cento sulla tariffa normale.

Art. 45.

In casi di eccezionale gravità ed urgenza riconosciute dai Ministeri della marina e della guerra, i concessionari saranno obbligati, a loro rischio e pericolo, di trasportare materie infiammabili ed esplosive conciliabilmente con le condizioni dei piroscafi.

Art. 46.

Le facilitazioni concesse per i citati articoli dal 40 al 44 inclusi saranno date anche su quelle linee non contemplate nel presente quaderno d'oneri, di cui i concessionari avessero o venissero ad avere per proprio conto l'esercizio.

Art. 47.

I concessionari dovranno provvedere perchè ad ogni approdo possano essere imbarcate le merci pronte per l'esportazione; a tale scopo dovranno lasciare un proporzionale spazio a bordo pei diversi scali in relazione con la media del movimento commerciale di essi, secondo che sarà stabilito dal Comitato pei servizi marittimi, sentiti i concessionari.

Gli speditori che almeno tre giorni prima della partenza del piroscafo dal porto capolinea abbiano impegnato lo spazio a bordo per il caricamento delle merci in un porto di scalo, in caso di inadempimento da parte del vettore, potranno ricorrere all'azione giudiziaria derivante dal diritto comune.

Non adempiendo all'obbligo di cui nel primo comma del presente articolo, i concessionari saranno tenuti verso gli speditori, la cui merce non venisse imbarcata, a eseguirne il trasporto nel viaggio successivo, senza compenso, sempre però che gli speditori stessi abbiano dato avviso alle locali agenzie nel termine stabilito dal regolamento.

Quando non fosse presentata all'imbarco la merce impegnata, il concessionario avrà diritto al 50 per cento del nolo.

Art. 48.

In caso di straordinaria carestia o di altra calamità pubblica, che abbia per effetto di variare notabilmente le condizioni economiche normali del Regno o di alcune Provincie, il ministro della marina potrà ordinare pei generi alimentari di prima necessità una temporanea riduzione di tariffe entro il limite del 50 per cento delle tariffe normali, senza che i concessionari abbiano diritto a verun compenso.

Art. 49.

È riservata facoltà al Governo, sentito il Comitato pei servizi marittimi ed il Consiglio dei ministri, di chiedere una riduzione di tariffe per agevolare la esportazione dei prodotti nazionali o per sviluppare il commercio di determinate Provincie. Siffatta riduzione avrà la durata di un anno e potrà essere prorogata di anno in anno.

Il minor introito che derivasse ai concessionari da questo provvedimento sarà compensato dallo Stato.

Art. 50.

La sorveglianza sulle tariffe è esercitata dall'Ispettorato dei servizi marittimi; le modificazioni di esse saranno devolute al Comitato pei servizi marittimi.

Al Comitato medesimo spetterà la definizione delle eventuali contestazioni fra i concessionari e gli speditori, caricatori ed altri terzi interessati. Le decisioni del Comitato pei servizi marittimi non sono appellabili dinanzi al Collegio degli arbitri, di cui all'art. 85, e non pregiudicano l'azione giudiziaria delle parti.

Art. 51.

Il Comitato pei servizi marittimi ha l'incarico di rivedere le norme e le condizioni della polizza di carico per accertare che non contengano disposizioni contrarie alle leggi ed alle consuetudini.

Servizio cumulativo.

Art. 52.

Tanto per le merci in genere, quanto per i passeggieri, è fatto obbligo ai concessionari di attuare il servizio cumulativo con le ferrovie e con le altre Società di navigazione sovvenzionate e, possibilmente, con altre Società italiane di navigazione marittima e fluviale mediante unico contratto di trasporto ed istituendo tariffe con prezzi globali determinati sulle basi differenziali proprie a ciascuna amministrazione.

Sarà possibilmente pure attuato servizio cumulativo dai concessionari con Società di navigazione estere che esercitino linee per località non toccate da piroscafi italiani.

Il Comitato pei servizi marittimi determinerà le norme per la esecuzione del servizio cumulativo fra Società di navigazione.

I concessionari avranno l'obbligo, quando sia possibile, di costruire nei porti di transito appositi capannoni per le operazioni del servizio cumulativo.

Statistiche, relazioni annuali e bilanci.

Art. 53.

I concessionari hanno l'obbligo di compilare la statistica del movimento dei viaggiatori e delle merci per ciascuna delle linee esercitate con l'indicazione dei diversi introiti e di trasmetterne copia ogni due mesi all'Ispettorato dei servizi marittimi che ha diritto di controllarne la compilazione, al quale scopo i concessionari dovranno mettere a disposizione del funzionario incaricato tutti i documenti necessari per siffatto controllo.

I concessionari alla fine d'ogni anno, e non oltre i sei mesi dalla chiusura dell'esercizio finanziario annuale, trasmetteranno al ministro della marina, insieme coi propri bilanci, una relazione tecnica ed economica dell'azienda delle linee contenente la ripartizione così dei prodotti, come delle spese per ciascuna linea di cui hanno l'esercizio.

La liquidazione definitiva della sovvenzione non sarà fatta finchè non siano trasmessi al ministro della marina i documenti di cui al presente articolo e da esso trovati regolari, ferme però restando le anticipazioni di cui all'art. 74.

Art. 54.

Se i concessionari non adempissero agli obblighi di

cui all'art. 53 o se ostacolassero le indagini che l'Ispettorato dei servizi marittimi praticasse ai termini dell'art. 5 e dell'art. 53 del presente capitolato, uditi il Consiglio di Stato ed il Comitato pei servizi marittimi, sarà sospeso il pagamento della sovvenzione.

Penalità.

Art. 55.

Nel caso di ritardo nell'arrivo nei porti capolinea od in quelli altri che fossero designati linea per linea dal Comitato pei servizi marittimi, non derivante da forza maggiore giustificata o da autorizzazione ministeriale, i concessionari incorreranno nella multa di lire 20 per ciascun'ora di ritardo.

Nell'applicazione di detta penalità non sarà tenuto conto del primo quarto d'ora. L'ora di arrivo sarà desunta dalla consegna, agli uffici od agli agenti di cui all'art. 12, del primo effetto postale da sbarcarsi.

Nel caso di omissione di un viaggio senza causa di forma maggiore sarà applicata una multa di L. 200 ritenendosi anche la sovvenzione in proporzione al minor percorso.

La mancanza di piroscafi non costituisce caso di forza maggiore.

Nel caso in cui senza autorizzazione del Ministero della marina e senza causa di forza maggiore fosse eseguito un approdo in località non contemplata dall'itinerario, i concessionari incorreranno nella multa di L. 100.

Il ritardo frapposto dai concessionari a rimpiazzare un piroscafo scadente o disadatto alla navigazione, oltre il termine stabilito dall'art. 24, sarà punito colla multa di L. 30 per ogni giorno di ritardo.

Qualora un piroscafo senza causa di forza maggiore non approdasse ad uno degli scali prescritti, i concessionari incorreranno nella multa di L. 100.

Nel caso d'inosservanza dell'obbligo della divisa da indossarsi in servizio, dai comandanti, dagli ufficiali e dal resto dell'equipaggio, compreso il personale di servizio, sarà applicata ogni volta la penalità di L. 10 per il comandante, di L. 5 per ogni ufficiale e di L. 2 per ogni individuo dell'equipaggio, escluso il personale di macchina quando è in servizio.

Per la irregolare applicazione delle tariffe, non derivante da errore materiale, i concessionari incorreranno in una multa nella misura del quintuplo del nolo percepito.

L'ammontare delle penalità sarà ritenuto mensilmente o semestralmente sulle quote della sovvenzione e sussidiariamente sarà prelevato dalla cauzione.

Art. 56.

Le penalità sono applicate dal ministro della marina su proposta dell'Ispettorato dei servizi marittimi.

Art. 57.

Nel caso di interruzione del servizio il Governo potrà, con semplice lettera o nota stragiudiziale, diffidare i concessionari ad eseguirlo secondo le norme prescritte dal presente quaderno d'oneri; tale invito avrà efficacia di formale e legale costituzione in mora.

Quando, nonostante tale invito, si verificasse nuova interruzione, sarà in facoltà del Governo di chiedere la risoluzione del contratto, che potrà senz'altro essere pronunciata dal tribunale competente.

Qnando si constati la sospensione od abbandono della navigazione per qualunque causa che non sia relativa ai casi di guerra o di contumacia, il Governo del Re avrà facoltà di prendere possesso dei piroscafi destinati alla navigazione sovvenzionata e di adempiere agli obblighi tutti stabiliti nelle convenzioni, a rischio, pericolo e responsabilità del concessionario.

Casi di guerra.

Art. 58.

In caso di guerra o di ostilità fra l'Italia ed un'altra potenza, o fra potenze estere in un punto qualunque dei mari percorsi dalle linee sovvenzionate, il Governo del Re avrà facoltà:

1° di sospendere il servizio;

2° di obbligare i concessionari a continuarlo;

3° di prendere possesso dei piroscafi non iscritti nel ruolo del naviglio ausiliario o di acquistarli.

Art. 59.

Quando il Governo del Re diffidi i concessionari di sospendere il servizio sopra una o più linee, i concessionari stessi potranno continuarlo a proprio rischio e pericolo e non avranno in alcun caso altro diritto che quello della sovvenzione normale, corrispondente alla linea o alle linee così esercitate.

Se il servizio venga sospeso sopra una o più linee, cesserà per tutto il tempo della interruzione la sovvenzione relativa, corrispondendosi ai concessionari, tanto a titolo d'interesse del capitale, quanto a titolo di deprezzamento dei piroscafi di quelle linee, del materiale, delle provviste e per coprire i concessionari delle spese restanti a loro carico, un'indennità da fissarsi di comune accordo.

Art. 60.

Nel caso di sospensione di una o più linee, il Governo del Re avrà facoltà di esigere che uno o più o anche tutti i piroscafi assegnati alle linee stesse siano adibiti ad altre, allo scopo di rendere disponibili quei piroscafi dei quali intendesse prendere possesso.

Art. 61.

In luogo di sospendere interamente il servizio sopra una o più linee, il Governo del Re avrà facoltà di modificarne il periodo, gli approdi e gli itinerari. Se per queste modificazioni si venga ad aumentare il percorso normale delle linee stesse, il Ministero della marina pagherà ai concessionari la sovvenzione normale per questa linea o per queste linee, fatta eccezione se l'aumento di percorrenza superi il 10 per cento di quella complessiva della linea o delle linee modificate, nel qual caso corrisponderà per l'eccedenza superiore al 10 per cento un aumento proporzionale al maggiore percorso stabilito.

Se il percorso invece resti invariato o diminuisca, i concessionari avranno diritto al pagamento della sovvenzione normale, qualora la diminuzione sia inferiore al 10 per cento; se superiore, si farà una ritenuta proporzionale alla diminuzione oltre il 10 per cento.

Nessun'altra indennità competerà in entrambi i casi ai concessionari. Le modificazioni di cui sopra saranno deliberate dal Governo su proposta del ministro della marina, sentito il Comitato pei servizi marittimi.

Le deliberazioni del Governo non possono costituire materia di controversie giudiziarie, nè per le delibe-

razioni di esso o per la loro esecuzione può dal Governo incorrersi in alcuna civile responsabilità.

Art. 62.

Il Governo del Re, nel caso che obbligasse i concessionari a continuare il servizio, oltre il pagamento della sovvenzione normale, assumerà la garanzia dei piroscafi e di ogni altra cosa relativa al servizio medesimo per qualunque danno derivante da causa di guerra, esclusi quelli avvenuti per fatto del capitano o dei concessionari per inosservanza delle regole di guerra od altro.

Allo scopo di determinare il valore che il Governo deve rimborsare ai concessionari, nei casi in cui le perdite debbano andare a carico di esso, secondo le disposizioni del presente quaderno d'oneri, all'epoca dell'ammissione in servizio di ciascun piroscafo, ne sarà determinato il prezzo secondo le norme stabilite per calcolare il valore dei piroscafi requisiti dalla Regia marina.

Art. 63.

Se il Governo del Re prenderà possesso di uno o più piroscafi dei concessionari, si applicheranno le disposizioni riguardanti la requisizione dei piroscafi, di cui all'art. 34.

Art. 64.

I concessionari dovranno riprendere l'esercizio delle linee nel modo con cui sarà possibile attuarlo, quando a ciò vengano invitati dal Governo.

Contumacie.

Art. 65.

Nei casi di provvedimenti sanitari presi dal Governo nazionale o dai Governi esteri o di ostacoli frapposti per tema di contagio dalle popolazioni dei porti di approdo delle linee sovvenzionate interne ed internazionali, il ministro della marina potrà:

1° sospendere l'esercizio di una o più linee;

2° modificare il percorso delle linee, sostituire o sopprimere approdi, mutare gli orari;

3° far continuare il servizio in tutto od in parte.

In questi casi saranno applicate le disposizioni seguenti.

Art. 66.

In caso di sospensione di una o più line sovvenzionate, ordinata dal Ministero della marina, sarà corrisposta ai concessionari, tanto a titolo di interesse del capitale, quanto a titolo di deprezzamento dei piroscafi assegnati alle linee stesse, del materiale, delle provviste e per coprire i concessionari delle spese restanti a loro carico, un'indennità (non superiore al 50 per cento della sovvenzione normale) che sarà determinata con deliberazione del Comitato pei servizi marittimi.

Ove i concessionari però intendessero di continuare i servizi delle linee per le quali venne disposta la sospensione e il Ministero della marina non vi si opponesse, avranno diritto alla sola sovvenzione normale.

Art. 67.

In caso di riduzione di corse, di modificazioni al percorso, sostituzione o soppressione di approdi, mutazione di orari, ecc., la sovvenzione sarà aumentata o diminuita in rapporto al percorso e sarà determinata da deliberazioni del Comitato pei servizi marittimi.

Art. 68.

In caso di obbligo imposto dal ministro della marina di eseguire tutti i servizi od una parte di essi, quando sia necessario l'aumento del materiale nautico, e sempre previo il parere del Comitato pei servizi marittimi, i viaggi in eccedenza della metà del numero imposto dalle convenzioni potranno essere retribuiti con un supplemento di sovvenzione non maggiore del 50 per cento sulla sovvenzione normale.

Art. 69.

Il giudizio sulla necessità di soppressione, modificazione, continuazione dei viaggi, e distacco dei piroscafi da una linea interna ad un'altra, mutazione di orari, ecc., spetta al Ministero della marina, che lo esercita, sentiti l'autorità sanitaria ed il Comitato pei servizi marittimi.

Art. 70.

Se per contravvenzione alle regole sanitarie un piroscafo fosse sottoposto a misure contumaciali, che ritardassero il compimento del suo viaggio, la sovvenzione per il viaggio stesso potrà, secondo i casi, essere diminuita del 25 per cento.

Art. 71.

Le prescrizioni sanitarie che a bordo dei piroscafi possano essere stabilite dal Governo nazionale o da Governi esteri, non dànno luogo ad indennità veruna.

Art. 72.

Le merci ed i viaggiatori devono essere sbarcati in appositi lazzaretti al luogo di destinazione. Ove non si potessero sbarcare per deficienza di lazzaretti e i concessionari fossero obbligati a convertire in lazzaretti i propri piroscafi, lasciando i viaggiatori a bordo a scontare la contumacia, i concessionari dovranno ricevere per ogni piroscafo un compenso che sarà determinato dal Comitato pei servizi marittimi, sentita l'autorità sanitaria.

Durata della concessione del servizio.

Art. 73.

Il servizio avrà principio il 1° luglio 1910, ed avrà la durata di 15 anni.

S'intenderanno compresi nei viaggi d'obbligo quelli cominciati prima della scadenza del contratto, quantunque il ritorno avvenga posteriormente.

Il contratto s'intenderà continuativo di anno in anno oltre il 30 giugno 1925, salvo il caso di disdetta dall'una o dall'altra parte da darsi sei mesi prima.

Pagamento della sovvenzione.

Art. 74.

La sovvenzione dovuta ai concessionari verrà corrisposta a rate mensili posticipate. Potrà essere accordata, a richiesta del concessionario, un'anticipazione di diciannove ventesimi sulla sovvenzione mensile.

Disposizioni diverse.

Art. 75.

I concessionari dovranno essere cittadini italiani,

come pure dovranno essere cittadini italiani i direttori ed i componenti il Consiglio di amministrazione.

Nel caso in cui la Ditta o Società concessionaria risulti essere solo apparentemente italiana ed effettivamente connessa ad una Ditta estera o figliazione della medesima, il Governo, sentito il Consiglio di Stato, potrà dichiarare risoluto il contratto.

Art. 76.

I concessionari avranno una rappresentanza in Roma, ove avranno pure il loro domicilio legale per tutti gli effetti del presente contratto.

I concessionari dovranno avere uno speciale ufficio nella sede di armamento.

Art. 77.

I concessionari non potranno cedere ad altri i servizi contemplati nel presente capitolato se non in virtù di una legge.

I concessionari non potranno, inoltre, vendere i piroscafi assegnati ai servizi sovvenzionati ed obbligatorii senza l'autorizzazione del ministro della marina. Questi avrà facoltà di opporsi al noleggio dei piroscafi stessi e d'imporre determinate condizioni.

Essi non potranno del pari, senza l'autorizzazione del ministro predetto, assumere per conto di altro Governo l'esercizio di un servizio postale.

E' vietata qualunque partecipazione diretta o indiretta dei concessionari di linee aggiudicate a *trusts*, coalizioni o cartelli o ad accordi di qualsiasi genere, tendenti a modificare artificialmente i prezzi o a deviare artificialmente correnti di esportazione o di traffico.

Contravvenendosi a questi patti, il Governo, sentito il Consiglio di Stato, è in facoltà di dichiarare risoluto il contratto a danno dei concessionari, senza obbligo di giudiziale diffidamento.

Art. 78.

I concessionari, nell'esecuzione dei servizi che sono loro affidati, dovranno uniformarsi in tutto al regolamento che sarà approvato con decreto Reale, su proposta del ministro della marina, sentiti i concessionari ed il Comitato pei servizi marittimi.

Art. 79.

I concessionari dovranno assumere di preferenza gli impiegati, gli ufficiali ed il personale che restasse libero, in seguito a cessazione di servizio da parte dei concessionari attuali, purchè abbiano i necessari requisiti.

Art. 80.

Fermi restando pei concessionari gli obblighi dei versamenti stabiliti dal testo unico della legge per gli infortuni degli operai sul lavoro, approvato con Regio decreto 31 gennaio 1904, n. 51, a favore del personale retribuito con somme inferiori a lire 2100 all'anno, pel resto del personale i concessionari sono obbligati ad assicurare un trattamento d'invalidità e vecchiaia. A tale fine sarà istituita una sezione presso la Cassa nazionale di previdenza od altro Istituto ben accetto al Governo.

I contributi necessari pel servizio di pensione andranno per metà a carico dei concessionari e per metà a carico degli assicurati.

I concessionari sono obbligati di presentare all'approvazione del Ministero della marina, entro sei mesi dall'attuazione del contratto, speciali regolamenti sulla composizione organica e sul trattamento di pensione del personale di stato maggiore di coperta e di macchina e del personale addetto ai servizi amministrativi.

Nel caso di inadempimento di tali disposizioni, provvederà d'ufficio alla compilazione di tali regolamenti il Ministero della marina.

Sorgendo controversie giudicherà un Consiglio di arbitri, composto di un rappresentante dei concessionari, di un rappresentante del personale e di un terzo nominato dal primo presidente della Corte di cassazione.

In caso di inadempimento degli obblighi da parte dei concessionari la loro quota di concorso sarà ritenuta sulla sovvenzione o potrà essere prelevata dalla cauzione e sarà anche in facoltà del ministro della marina di dichiarare il concessionario decaduto dalla concessione per sua colpa.

Art. 81.

Nei lavori di carico e scarico nei porti, a parità di condizioni, i concessionari dovranno preferire le Società di lavoranti legalmente costituite.

Art. 82.

Oltre la risoluzione del contratto, nei casi contemplati dal presente capitolato, i concessionari saranno tenuti all'emenda di tutti i danni che per questo fatto qossono derivare allo Stato.

Art. 83.

Tutte le clausole, riserve e facoltà stipulate a favore dello Stato e contro i concessionari avranno valore verso i concessionari e gli esercenti delle linee aggiudicate e verso tutti gli aventi causa a qualsiasi titolo da loro.

Art. 84.

L'appello contro la deliberazione o decisione che è sempre provvisoriamente eseguibile, del Comitato pei servizi marittimi, è prodotto al Collegio arbitrale di cui all'articolo seguente.

Art. 85.

Tutte le controversie, che potessero sorgere per la interpretazione e l'esecuzione del presente capitolato o delle convenzioni stipulate in base ad esso, o per le quali non fosse specialmente provveduto, saranno decise inappellabilmente da un Collegio arbitrale, composto di un presidente da nominarsi con decreto Reale fra i consiglieri della Corte di cassazione di Roma, o fra i consiglieri di Stato, di un rappresentante del Ministero della marina, da nominarsi con decreto Ministeriale caso per caso, e del rappresentante del concessionario interessato nella vertenza.

La vertenza non potrà essere sottoposta al Collegio se prima sovra essa non avrà deciso o deliberato il Comitato pei servizi marittimi e non sarà stata tentata la conciliazione innanzi al medesimo.

Capitolato B per le linee di concentramento

—

Art. 1.

Le linee da eseguirsi sono indicate nella tabella annessa alla convenzione.

Art. 2.

Le linee dovranno essere eseguite sia in andata che in ritorno e possibilmente a periodo regolare, salvo che le esigenze del traffico non consiglino altrimenti.

I concessionari dovranno preavvisare l'Ispettorato dei servizi marittimi del giorno di partenza dai porti capolinea mentre le ore di approdo nei porti intermedi saranno stabilite dai concessionari tenuto conto delle esigenze locali; salvo all'Ispettorato l'indicazione del tempo minimo di sosta che dovranno fare i piroscafi nei singoli scali delle linee.

Le partenze medesime potranno però, per ragioni di ordine pubblico o d'interesse postale, commerciale e politico, essere ritardate od anticipate sull'ordine scritto dell'Ispettorato dei servizi marittimi o dei suoi rappresentanti, o per causa di forza maggiore, di cui sarà giudice il commissario del Governo nei singoli porti, senza che si possa chiedere alcun compenso dai concessionari o dai terzi.

I ritardi però non dovranno essere tali da reclamare un aumento del materiale prescritto per ciascuna linea.

Art. 3.

I viaggi dovranno essere eseguiti con la velocità normale di almeno nove miglia all'ora da calcolarsi sulla media nell'intero percorso di ciascun viaggio.

Per velocità normale s'intende quella che dovranno avere i piroscafi in circostanze di ordinaria navigazione.

Art. 4.

Il ministro della marina, udito il Comitato pei servizi marittimi, potrà ordinare l'attuazione di approdi fra i punti estremi delle linee, e potrà accordare la facoltà di prolungare le linee al di là dei punti stessi, o potrà anche sopprimere degli approdi.

Sorveglianza dei servizi.

Art. 5.

La sorveglianza del servizio spetta al ministro della marina che la esercita per mezzo dell'Ispettorato dei servizi marittimi e dei commissari del Governo. I funzionari dell'Ispettorato hanno diritto di eseguire a bordo dei piroscafi sovvenzionati e presso le singole Amministrazioni dei concessionari tutte le indagini che occorresse di fare per accertare l'applicazione della legge e del presente capitolato.

Art. 6.

Perchè si possa controllare la regolarità dei viaggi, i comandanti dei piroscafi sono obbligati di consegnare al commissario del Goveno nei singoli scali ad ogni arrivo a destinazione un estratto del giornale di bordo, indicante le circostanze occorse nell'intero viaggio.

Art. 7.

Entro un mese dall'approvazione legislativa del contratto i concessionari delle linee dovranno prestare una cauzione corrispondente al 10 per cento dell'ammontare annuo della sovvenzione.

La cauzione dovrà essere prestata in titoli di rendita o in valori garantiti dallo Stato, oppure costituendo il pegno sopra uno o più piroscafi dei concessionari che dovranno essere assicurati a tale uopo presso una Società italiana di assicurazioni accettata dal Ministero della marina per una somma che garantisca l'ammontare della cauzione.

La cauzione è vincolata a garanzia degli obblighi assunti e delle responsabilità incorse così dal concessionario come dalle persone per cui egli deve rispondere civilmente. La cauzione serve eziandio per garantire il pagamento delle multe definitive inflitte, che non fossero pagate dal concessionario o non si potessero prelevare dalle sovvenzioni. In questo caso si provvederà, mediante decreto del ministro della marina, a prelevare le somme dalla cauzione, la quale deve essere immediatamente reintegrata. Non avvenendo ciò, il contratto s'intenderà risoluto per colpa del concessionario.

I crediti del Governo verso i concessionari godranno di privilegio sulla cauzione in confronto d'ogni altro credito contro il concessionario per parte dei terzi qualunque sia la precedenza degli atti giudiziari.

Ricevimento e custodia,
trasporto e consegna degli effetti postali.

Art. 8.

I concessionari hanno obbligo del trasporto gratuito regolare e compiuto di tutti gli effetti postali descritti sui fogli di via senza limitazione di peso.

Sotto la denominazione di effetto s'intende tutto ciò che per legge la posta ha diritto di trasportare, compresi i pacchi postali del peso ciascuno non superiore a 5 chilog. Per quelli di peso superiore che potessero in avvenire essere istituiti sarà corrisposto ai concessionari un compenso da stabilirsi dal Comitato pei servizi marittimi in misura non superiore al 50 per cento delle tasse riscosse dall'Amministrazione delle poste.

I concessionari avranno pure l'obbligo di trasportare gratuitamente tutti gli oggetti e le provviste riferentisi al servizio postale, telegrafico e telefonico dipendenti dal Ministero delle poste e dei telegrafi nel limite del due per cento della portata lorda di ciascun piroscafo in ciascun viaggio.

Art. 9.

I concessionari dovranno destinare su ogni piroscafo un sufficiente locale lontano dalla macchina e ben riparato per collocarvi gli effetti; questo locale dovrà chiudersi a chiave, rimanendo la custodia degli effetti affidata al capitano del piroscafo sotto la sua responsabilità.

Qualora per avaria un piroscafo dovesse approdare in qualche porto o rada non indicati nell'itinerario della linea, per cui si trovasse nell'impossibilità di proseguire la corsa, il capitano sarà in obbligo di fare la consegna degli effetti all'ufficio di posta locale o viciniore per essere inoltrati a destinazione coi mezzi ordinari e col primo piroscafo nazionale od estero, rimanendo le spese a carico dei concessionari.

Art. 10.

I concessionari dovranno far ritirare gli effetti dagli uffici postali al porto, ovvero, in difetto di essi uffici, dagli agenti incaricati di trasportare gli effetti medesimi allo scalo d'imbarco, ove non sia possibile diversamente.

Essi dovranno egualmente operare la consegna degli effetti in arrivo negli uffici suddetti od agli agenti suindicati.

Il trasporto degli effetti da terra a bordo e viceversa sarà a carico dei concessionari, i quali dovranno adottare le misure necessarie onde le relative operazioni siano compiute con sicurezza, senza pericolo di avaria e senza perdita di tempo.

Art. 11.

Per la consegna ed il ricevimento degli effetti, i concessionari si uniformeranno alle disposizioni che saranno emanate dal Ministero della marina di concerto con quello delle poste e dei telegrafi nello scopo di accertare il numero e la natura dei dispacci per la conseguente responsabilità.

Le operazioni di sbarco degli effetti dovranno precedere qualsiasi operazione e dovranno effettuarsi non appena i piroscafi siano ormeggiati.

Art. 12.

Il prodotto delle tasse delle corrispondenze e dei pacchi e del loro trasporto è devoluto interamente all'Amministrazione delle poste.

Non saranno ricevute a bordo altre corrispondenze che quelle regolarmente consegnate dagli uffizi di posta, tanto interni che esteri, indicati dal Ministero delle poste e dei telegrafi, e che saranno immesse nella cassetta mobile d'impostazione delle lettere, di cui ciascun piroscafo sarà provveduto a cura dei concessionari ai quali faranno carico anche le riparazioni, e che dovrà essere consegnata, unitamente agli effetti, agli uffizi postali nei luoghi di approdo. Qualunque contravvenzione alle leggi postali per parte dei concessionari o loro agenti sarà punita a norma di dette leggi.

I comandanti dei piroscafi su qualunque linea esercitata dai concessionari, saranno obbligati ad aprire le suacconnate cassette mobili d'impostazione, per estrarne le corrispondenze e formare i dispacci postali, attenendosi a tutte le disposizioni che saranno emanate dal Ministero della marina d'accordo col Ministero delle poste.

I detti comandanti saranno inoltre tenuti allo smercio dei francobolli, biglietti e cartoline postali.

Potrà richiedersi ai concessionari che siano tenute esposte nelle agenzie cassette mobili d'impostazione con obbligo alle agenzie stesse di estrarne le corrispondenze e di farle consegnare ai comandanti dei piroscafi.

Saranno affissi sul ponte e nelle sale dei viaggiatori, degli avvisi, stampati a cura del Ministero delle poste e dei telegrafi, relativi all'interdizione del trasporto delle corrispondenze.

I concessionari potranno trasportare gratuitamente sulle linee da essi esercitate, con esenzione delle tasse postali, le lettere ed i pieghi concernenti esclusivamente l'Amministrazione delle linee stesse, nonchè quelli relativi al servizio cumulativo.

Art. 13.

I concessionari saranno responsabili, salvo il caso di forza maggiore, di tutti i danni risultanti all'Amministrazione postale per perdite, manomissioni o avarie degli effetti, e dovranno tenere questa rilevata dall'indennità che dovesse rifondere ai terzi.

Piroscafi.

Art. 14.

I piroscafi da assegnarsi al servizio devono essere di tonnellaggio e di velocità non inferiori a quelli indicati nella tabella annessa alla convenzione, il loro numero dovrà essere per ciascuna linea tale che si possa provvedere alla regolare ed esatta esecuzione del servizio, devono essere classificati in uno dei registri nazionali di classificazione riconosciuti dal Governo e devono corrispondere alle regole comuni sull'idoneità alla navigazione stabilita dal Codice per la marina mercantile.

I piroscafi destinati ai servizi saranno sottoposti a visita da parte di apposita Commissione, nominata dal Ministero della marina, per accertare che soddisfino alle condizioni prescritte dal presente capitolato.

Art. 15.

I piroscafi da adibirsi al servizio dovranno essere coperti da bandiera nazionale e di assoluta proprietà dei concessionari e godranno delle prerogative che sono o che potrebbero essere accordate ai piroscafi postali.

Art. 16.

I concessionari non sono esonerati dall'obbligo di disimpegnare il servizio nei modi stabiliti, in alcun caso e nemmeno se essi non possano disporre di parte del materiale adibito ad una linea per causa di forza maggiore o di riparazione.

Art. 17.

La composizione degli equipaggi dei piroscafi sovvenzionati è determinata da apposite tabelle stabilite di concerto fra il Ministero della marina ed i concessionari.

Il personale di bassa forza destinato a comporre gli equipaggi dei piroscafi addetti alle linee sovvenzionate sarà designato da appositi uffici di collocamento istituiti presso le capitanerie e gli uffici di porto, con eguale rappresentanza tanto dei concessionari quanto della gente di mare. Ad entrambe le parti è riconosciuto il diritto a rifiuto.

I concessionari si obbligano di adottare il contratto tipo di arruolamento degli equipaggi che sarà stabilito dal Ministero della marina, tenuto conto delle consuetudini vigenti, delle mutate condizioni della vita di bordo e della specialità delle linee cui si riferisce il presente capitolato.

I concessionari avranno facoltà di assumere personale di bassa forza indipendentemente dagli uffici di collocamento, quando questi non abbiano personale disponibile, alle condizioni del contratto tipo suddetto di arruolamento.

Art. 18.

I concessionari saranno obbligati al trasporto delle merci per tutti gli scali toccati dai loro piroscafi, sotto l'osservanza delle tariffe e delle condizioni approvate dal Comitato pei servizi marittimi con l'intervento del rappresentante dei concessionari.

Pel trasporto dei passeggeri, ove questo si effettui, i concessionari dovranno pure osservare le tariffe e condizioni approvate dal Comitato predetto con l'intervento dei concessionari medesimi.

Le linee di concentramento servono principalmente per la esportazione coi piroscafi delle linee sovvenzionate.

Il nolo per le merci destinate alla esportazione non potrà superare lire tre per ogni tonnellata dal porto di imbarco a quello più prossimo di concentramento ove deve effettuarsi il trasbordo.

Nei limiti dello spazio che rimanesse disponibile dopo provveduto agli imbarchi per l'esportazione, potranno essere trasportate merci e bestiame tra porto e porto della linea di concentramento, applicandosi in questo caso la tariffa nella misura massima di centesimi 80 per quintale.

Nella applicazione della tariffa dopo il primo quintale, che è indivisibile, le frazioni di quintale sono rispettivamente calcolate per mezzo quintale o per quintale intero.

Nella tariffa non è compreso il diritto di sbarco ed imbarco.

Gli speditori dovranno consegnare le merci sotto paranco. Lo sbarco delle merci sarà fatto a cura dei concessionari, i quali non potranno applicare tariffe superiori a quelle che saranno determinate dal Ministero della marina.

Per le merci voluminose sarà applicato un aumento del 50 o del 100 per cento a seconda che la merce sia rispettivamente di peso inferiore a 250 od a 150 chilogrammi per metro cubo.

Pel trasporto del bestiame, ove tale trasporto possa effettuarsi, la tariffa relativa sarà determinata dal Comitato pei servizi marittimi d'accordo coi concessionari.

Il trasbordo delle merci e la loro custodia nei porti di concentramento saranno fatti a cura dei concessionari e le spese relative saranno ripartite fra le Società sovvenzionate interessate, secondo la disposizione dell'ultimo comma dell'art. 25.

Il concessionario potrà effettuare il trasporto dei passeggieri applicando tariffe non superiori alle seguenti, escluso il vitto:

ZONE	Chilometri	Passeggieri	
		di classe	di ponte
		Lire	Lire
Prima	da 1 a 100	0.08	0.03
Seconda	da 101 a 250	0.03	0.015

Oltre i 250 chilometri si applica la tariffa di centesimi due a chilometro pei passeggieri di classe, e di centesimi uno a chilometro pei passeggeri di ponte.

(Nell'applicazione della tariffa le frazioni di cinque centesimi si calcolano per cinque centesimi).

I ragazzi inferiori ai tre anni di età saranno esenti da qualsiasi pagamento (vitto escluso), dai tre ai dieci anni pagheranno metà tariffa (vitto escluso).

Ogni passeggiero avrà diritto di portare con sè 60 chilogrammi di bagaglio, evitando che questa facoltà assuma carattere di abuso.

Il concessionario non potrà esigere alcun diritto di imbarco e sbarco nei porti dove il piroscafo, per giudizio datone dal Ministero della marina, può attraccare alla banchina.

Negli altri porti dovrà curare l'imbarco e sbarco dei passeggieri e dei loro bagagli e non potrà percepire compenso superiore a quello che sarà determinato dal Ministero della marina.

Art. 19.

I concessionari hanno l'obbligo del trasporto dei piccoli colli con le modalità che saranno determinate dal Comitato pei servizi marittimi.

I colli stessi non potranno superare il peso di kg. 60 e la tariffa non potrà superare centesimi 60 per ogni collo.

Il loro volume non dovrà superare un quarto di metro cubo.

Il trasporto dei piccoli colli sarà effettuato dall'agenzia di partenza a quella di destinazione, coll'aumento di centesimi 10 per ciascun collo (per indennizzo di prestazione per le operazioni doganali.

Facilitazioni di viaggio e trasporti per conto dello Stato.

Art. 20.

Su quelle linee di concentramento sulle quali si effettua il trasporto dei passeggieri i concessionari dovranno accordare le seguenti facilitazioni:

1° il viaggio gratuito, escluso il vitto, ai membri del Parlamento in carica ed agli ex-deputati che abbiano almeno 7 legislature, e tre viaggi all'anno gratuiti per le loro famiglie;

2° il viaggio gratuito di 1ª classe ai funzionari dell'Ispettorato dei servizi marittimi ed agli ispettori delle poste e dei telegrafi con le norme che saranno stabilite dall'Ispettorato generale dei servizi marittimi;

3° la riduzione del 30 per cento sulle tariffe effettive, ercluso il vitto:

a) alle famiglie dei membri del Parlamento;

b) agli impiegati civili e militari e loro famiglie;

c) agli ufficiali e militari di truppa del R. esercito e della R. marina ed alle rispettive famiglie;

d) alle comitive di operai agricoltori e loro famiglie;

e) agli impiegati governativi in genere che viaggiano per motivi di servizio.

Ed in mancanza di speciali convenzioni coi ministri della guerra e della marina, ai militari di ogni grado che viaggino a spese dello Stato.

I concessionari dovranno inoltre trasportare in 3ª classe con la riduzione del 30 per cento sulle tariffe effettive, escluso il vitto, i condannati civili e militari anche pel viaggio di ritorno espiata la pena, non che gl'imputati ed accusati che si traducono per conto dello Stato. In caso di mobilizzazione i concessionari sono obbligati a dare la preferenza nell'imbarco a chi è chiamato a prestare servizio militare.

I concessionari dovranno accordare la riduzione del 50 per cento sulle tariffe effettive, escluso il vitto, ai cittadini che viaggiano per prender parte alle elezioni politiche.

Art. 21.

Pel trasporto dei generi di privativa, non che di derrate e oggetti comunque destinati al servizio governativo, sarà, in mancanza di convenzioni speciali,

fatta una riduzione del 30 per cento sulla tariffa massima di centesimi 80 per quintale.

Art. 22.

I concessionari dovranno provvedere perchè ad ogni approdo possano essere imbarcate le merci pronte per l'esportazione.

Gli speditori che almeno tre giorni prima della partenza del piroscafo dal porto capolinea abbiano impegnato lo spazio a bordo per il caricamento delle merci in un porto di scalo, in caso di inadempimento da parte del vettore, potranno ricorrere all'azione giudiziaria derivante dal diritto comune.

Non adempiendo all'obbligo di cui nel primo comma del presente articolo, i concessionari saranno tenuti verso gli speditori, la cui merce non venisse imbarcata, a eseguirne il trasporto nel viaggio successivo, senza compenso, sempre però che gli speditori stessi abbiano dato avviso alle locali agenzie nel termine stabilito dal regolamento.

Quando non fosse presentata all'imbarco la merce impegnata, il concessionario avrà diritto al 50 per cento del nolo.

Art. 23.

La sorveglianza sulle tariffe è esercitata dall'Ispettorato dei servizi marittimi; le modificazioni di esse saranno devolute al Comitato pei servizi marittimi.

Al Comitato medesimo spetterà la definizione delle eventuali contestazioni fra i concessionari e gli speditori, caricatori ed altri terzi interessati. Le decisioni del Comitato pei servizi marittimi non sono appellabili dinanzi al Collegio degli arbitri, di cui all'articolo 55, e non pregiudicano l'azione giudiziaria.

Art. 24.

Il Comitato pei servizi marittimi ha l'incarico di rivedere le norme e le condizioni della polizza di carico per accertare che non contengano disposizioni contrarie alle leggi ed alle consuetudini.

Servizio cumulativo.

Art. 25.

Tanto per le merci in genere quanto pei viaggiatori è fatto obbligo ai concessionari di attuare il servizio cumulativo con le ferrovie, con le altre Società di navigazione sovvenzionate e, possibilmente, con altre Società italiane di navigazione marittima e fluviale mediante unico contratto di trasporto ed istituendo tariffe con prezzi globali determinate sulle basi differenziali proprie a ciascuna Amministrazione.

Le spedizioni di merci destinate alla esportazione dovranno essere fatte con documento unico, qualunque ne sia la destinazione purchè compresa nell'itinerario di linee regolari.

Il Comitato pei servizi marittimi determinerà le norme per l'esecuzione del servizio cumulativo fra Società di navigazione e stabilirà il reparto fra le Società sovvenzionate interessate delle spese di trasbordo e di custodia delle merci di esportazione a mezzo delle linee di concentramento.

Statistiche, relazioni annuali e bilanci.

Art. 26.

I concessionari hanno l'obbligo di compilare la statistica del movimento dei viaggiatori e delle merci per ciascuna delle linee esercitate con l'indicazione distinta dei diversi introiti, e di trasmetterne copia ogni due mesi all'Ispettorato dei servizi marittimi che ha il diritto di controllarne la compilazione, al quale scopo i concessionari dovranno mettere a disposizione del funzionario incaricato tutti i documenti necessari per siffatto controllo.

I concessionari alla fine di ogni anno, e non oltre i sei mesi dalla chiusura dell'esercizio finanziario annuale, trasmetteranno al Ministero della marina insieme coi propri bilanci, una relazione tecnica ed economica dell'azienda delle linee contenente la ripartizione così dei prodotti, come delle spese per ciascuna linea di cui hanno l'esercizio.

La liquidazione definitiva della sovvenzione non sarà fatta finchè non siano trasmessi al Ministero della marina i documenti di cui al presente articolo, e da esso trovati regolari, ferme però restando le anticipazioni di cui all'art. 46.

Art. 27.

Se i concessionari non adempissero agli obblighi di cui all'art. 26 o se ostacolassero le indagini che l'Ispettorato dei servizi marittimi praticasse ai termini dell'art. 5 e dell'art. 26 del presente capitolato, uditi il Consiglio di Stato ed il Comitato pei servizi marittimi, sarà sospeso il pagamento della sovvenzione.

Penalità.

Art. 28.

Ciascun viaggio tanto di andata, quanto di ritorno sarà eseguito entro i limiti di tempo che saranno fissati dall'Ispettorato dei servizi marittimi.

Nei casi di ritardo nell'esecuzione di ciascun viaggio di andata o di ritorno non derivanti da forza maggiore giustificata, i concessionari incorreranno in una multa di L. 20 per ogni ora oltre le prime sei ore di ritardo.

Qualora senza circostanze di forza maggiore, non fosse effettuato qualche viaggio, i concessionari incorreranno nella multa di L. 200. In questo caso incorreranno anche nella perdita della corrispondente sovvenzione.

La mancanza di piroscafi non costituisce caso di forza maggiore.

Qualora un piroscafo senza causa di forza maggiore non approdasse ad uno degli scali prescritti, i concessionari incorreranno nella multa di L. 100.

Per la irregolare applicazione delle tariffe non derivante da errore materiale, i concessionari incorreranno in una multa nella misura del quintuplo del nolo percepito.

L'ammontare delle penalità sarà ritenuto mensilmente o semestralmente sulle quote della sovvenzione e sussidiariamente sarà prelevato dalla cauzione.

Art. 29.

Le penalità sono applicate dal Ministero della marina, su proposta dell'Ispettorato dei servizi marittimi.

Art. 30.

Nel caso di interruzione del servizio il Governo potrà, con semplice lettera o nota stragiudiziale, diffidare i concessionari ad eseguirlo secondo le norme prescritte dal presente quaderno d'oneri; tale invito avrà efficacia di formale e legale costituzione in mora.

Quando, nonostante tale invito, si verificasse nuova interruzione, sarà in facoltà del Governo di chiedere la risoluzione del contratto, che potrà senz'altro essere pronunciata dal tribunale competente.

Quando si constati la sospensione od abbandono della navigazione per qualunque causa che non sia relativa ai casi di guerra o di contumacia, il Governo del Re avrà la facoltà di prendere possesso dei piroscafi destinati alla navigazione sovvenzionata e di adempiere agli obblighi tutti stabiliti nelle convenzioni, a rischio, pericolo e responsabilità del concessionario.

Casi di guerra.

Art. 31.

In caso di guerra o di ostilità fra l'Italia ed un'altra potenza, o fra potenze estere in un punto qualunque dei mari percorsi dalle linee sovvenzionate, il Governo del Re avrà facoltà:

1° di sospendere il servizio;

2° di obbligare i concessionari a continuarlo;

3° di prendere possesso dei piroscafi non inscritti nel ruolo del naviglio ausiliario o di acquistarli.

Art. 32.

Quando il Governo del Re diffidi i concessionari di sospendere il servizio sopra una o più linee, i concessionari stessi potranno continarlo a proprio rischio e pericolo e non avranno in alcun caso altro diritto che quello della sovvenzione normale corrispondente alla linea o alle linee così esercitate.

Se il servizio venga sospeso sopra una o più linee, cesserà per tutto il tempo della interruzione la sovvenzione relativa, corrispondendosi ai concessionari, tanto a titolo d'interesse del capitale, quanto a titolo di deprezzamento dei piroscafi di quelle linee, del materiale, delle provviste e per coprire i concessionari delle spese restanti a loro carico, un'indennità da fissarsi di comune accordo.

Art. 33.

Nel caso di sospensione di una o più linee, il Governo del Re avrà facoltà di esigere che uno o più o anche tutti i piroscafi assegnati alle linee stesse siano adibiti ad altre, allo scopo di rendere disponibili quei piroscafi dei quali intendesse prendere possesso.

Art. 34.

In luogo di sospendere interamente il servizio sopra una o più linee, il Governo del Re avrà facoltà di modificarne il periodo, gli approdi e gli itinerari. Se per queste modificazioni si venga ad aumentare il percorso normale delle linee stesse, il Ministero della marina pagherà ai concessionari la sovvenzione normale per questa linea o per queste linee, fatta eccezione se l'aumento di percorrenza superi il 10 per cento di quella complessiva della linea o delle linee modificate, nel qual caso corrisponderà per l'eccedenza superiore al 10 per cento un aumento proporzianale al maggior percorso stabilito.

Se il percorso resti invariato o diminuisca, i concessionari avranno diritto al pagamento della sovvenzione normale, qualora la diminuzione sia inferiore al 10 per cento; se superiore, si farà una ritenuta proporzionale alla diminuzione oltre il 10 per cento.

Nessun'altra indennità competerà in entrambi i casi ai concessionari.

Le modificazioni di cui sopra saranno deliberate dal Governo su proposta del ministro della marina, sentito il Comitato pei servizi marittimi.

Le deliberazioni del Governo non possono costituire materia di controversie giudiziarie, nè per le deliberazioni di esso o per la loro esecuzione può dal Governo incorrersi in alcuna civile responsabilità.

Art. 35.

Il Governo del Re, nel caso che obbligasse i concessionari a continuare il servizio, oltre il pagamento della sovvenzione normale assumerà la garanzia dei piroscafi e di ogni altra cosa relativa al servizio medesimo per qualunque danno derivante da causa di guerra, esclusi quelli avvenuti per fatto del capitano o dei concessionari per inosservanza delle regole di guerra od altro.

Allo scopo di determinare il valore che il Governo deve rimborsare ai concessionari, nei casi in cui le perdite debbano andare a carico di esso, secondo le disposizioni del presente quaderno d'oneri, all'epoca dell'ammissione in servizio di ciascun piroscafo, ne sarà determinato il prezzo secondo le norme stabilite per calcolare il valore dei piroscafi requisiti dalla R. marina.

Art. 36.

Se il Governo del Re prenderà possesso di uno o più piroscafi dei concessionari, si applicheranno le disposizioni riguardanti la requisizione dei piroscafi da parte dell'autorità amministrativa.

Art. 37.

I concessionari dovranno riprendere l'esercizio delle linee nel modo con cui sarà possibile attuarlo, quando a ciò vengano invitati dal Governo.

Contumacie

Art. 38.

Nei casi di provvedimenti sanitari presi dal Governo nazionale o dai Governi esteri o di ostacoli frapposti per tema di contagio dalle popolazioni dei porti di approdo delle linee, il ministro della marina potrà:

1° sospendere l'esercizio di una o più linee;

2° modificare il percorso delle linee, sostituire o sopprimere approdi, mutare gli orari;

3° far continuare il servizio in tutto od in parte.

In questi casi saranno applicate le disposizioni seguenti.

Art. 39.

In caso di sospensione di una o più linee sovvenzionate, ordinate dal Ministero della marina, sarà corrisposta ai concessionari, tanto a titolo di interesse del capitale, quanto a titolo di deprezzamento dei piroscafi assegnati alle linee stesse, del materiale, delle provviste e per coprire i concessionari delle spese restanti a loro carico, un'indennità (non superiore al 50 per cento della sovvenzione normale) che sarà determinata con deliberazione del Comitato pei servizi marittimi.

Ove i concessionari però intendessero di continuare i servizi delle linee per le quali venne disposta la sospensione e il Ministero della marina non vi si oppone, avranno diritto alla sola sovvenzione normale.

Art. 40.

In caso di riduzione di corse, di modificazioni al percorso, sostituzione o soppressione di approdi, mutazione di orari, ecc., la sovvenzione sarà aumentata

o diminuita in rapporto al percorso e sarà determinata da deliberazioni del Comitato pei servizi marittimi.

Art. 41.

In caso di obbligo imposto dal ministro della marina di eseguire tutti i servizi od una parte di essi, quando sia necessario l'aumento del materiale nautico, e sempre previo il parere del Comitato pei servizi marittimi i viaggi in eccedenza della metà del numero imposto dalle convenzioni potranno essere retribuiti con supplemento di sovvenzione non maggiore del 50 per cento sulla sovvenzione normale.

Art. 42.

Il giudizio sulla necessità di soppressione, modificazione, continuazione dei viaggi, e distacco dei piroscafi da una linea interna ad un'altra, mutazione di orari, ecc., spetta al ministro della marina, che lo esercita, sentiti l'autorità sanitaria ed il Comitato pei servizi marittimi.

Art. 43.

Se per contravvenzione alle regole sanitarie un piroscafo fosse sottoposto a misure contumaciali che ritardassero il compimento del suo viaggio, la sovvenzione pel viaggio stesso potrà, secondo i casi, essere diminuita del 25 per cento.

Art. 44.

Le prescrizioni sanitarie che a bordo dei piroscafi possano essere stabilite dal Governo nazionale o dai Governi esteri non danno luogo ad indennità veruna.

Le merci ed i viaggiatori devono essere sbarcati in appositi lazzaretti al luogo di destinazione. Ove non si potessero sbarcare per deficienza di lazzaretti e i concessionari fossero obbligati a convertire in lazzaretti i propri piroscafi, lasciando i viaggiatori a bordo a scontare la contumacia, i concessionari dovranno ricevere per ogni piroscafo un compenso che sarà determinato dal Comitato pei servizi marittimi sentita l'autorità sanitaria.

Durata della concessione del servizio.

Art. 45.

Il servizio avrà principio il 1° luglio 1910 ed avrà la durata di 10 anni.

S'intenderanno compresi nei viaggi d'obbligo quelli incominciati prima della scadenza del contratto, quantunque il ritorno avvenga posteriormente.

Il contratto s'intenderà continuativo di anno in anno oltre il 30 giugno 1920 salvo il caso di disdetta dall'una o dall'altra parte da darsi sei mesi prima.

Pagamento della sovvenzione.

Art. 46.

La sovvenzione dovuta ai concessionari sarà corrisposta a rate mensili posticipate. Potrà essere accordata, a richiesta del concessionario, una anticipazione di diciannove ventesimi sulla sovvenzione mensile.

Disposizioni diverse.

Art. 47.

I concessionari dovranno essere cittadini italiani, come pure dovranno essere cittadini italiani i direttori ed i componenti il Consiglio di amministrazione.

Nel caso in cui la Ditta o Società concessionaria risulti essere solo apparentemente italiana ed effettivamente connessa ad una Ditta estera o figliazione della medesima, il Governo, sentito il Consiglio di Stato, potrà dichiarare risoluto il contratto.

Art. 48.

I concessionari avranno una rappresentanza in Roma dove avranno pure il domicilio legale per tutti gli effetti del contratto.

Art. 49.

I concessionari nell'esecuzione dei servizi che loro sono affidati, dovranno uniformarsi in tutto al regolamento che sarà approvato con decreto Reale su proposta del ministro della marina sentiti i concessionari ed il Comitato pei servizi marittimi.

I concessionari non potranno, cedere ad altri i servizi contemplati nel presente capitolato, se non in virtù di una legge.

I concessionari non potranno inoltre, vendere i piroscafi assegnati ai servizi sovvenzionati senza l'autorizzazione del ministro della marina. Questi avrà facoltà di opporsi al noleggio dei piroscafi stessi o di imporre determinate condizioni.

Essi non potranno del pari, senza l'autorizzazione del ministro predetto, assumere per conto di altro Governo l'esercizio di un servizio postale.

E' vietata qualunque partecipazione diretta o indiretta dei concessionari a *trusts*, coalizioni o cartelli o ad accordi di qualsiasi genere, tendenti a modificare artificialmente i prezzi o a deviare artificialmente correnti di esportazioni o di traffico.

Contravvenendosi a questi patti, il Governo, sentito il Consiglio di Stato, è in facoltà di dichiarare risoluto il contratto a danno dei concessionari, senza obbligo di giudiziale diffidamento.

Art. 50.

Fermi restando pei concessionari gli obblighi dei versamenti stabiliti dal testo unico della legge per gli infortuni degli operai sul lavoro, approvato con Regio decreto 31 gennaio 1904, n. 51, a favore del personale retribuito con somme inferiori a L. 2100 all'anno, pel resto del personale i concessionari sono obbligati ad assicurare un trattamento d'invalidità e vecchiaia. A tal fine sarà costituita una sezione presso la Cassa Nazionale di previdenza od altro Istituto ben accetto al Governo.

I contributi necessari pel servizio di pensione andranno per metà a carico dei concessionari e per metà a carico degli assicurati.

I concessionari sono obbligati di presentare alla approvazione del Ministero della marina entro sei mesi dall'attuazione del contratto, speciali regolamenti sulla composizione organica e sul trattamento di pensione del personale di stato maggiore di coperta e di macchina e del personale addetto ai servizi amministrativi.

Nel caso di inadempimento di tali disposizioni, provvederà d'ufficio alla compilazione di tali regolamenti il Ministero della marina.

Sorgendo controversie giudicherà un Consiglio di arbitri composto di un rappresentante dei concessionari, di un rappresentante del personale e di un terzo nominato dal primo presidente della Corte di cassazione.

In caso di inadempimento degli obblighi da parte dei concessionari la loro quota di concorso sarà ritenuta sulla sovvenzione o potrà essere prelevata dalla cauzione e sarà anche in facoltà del ministro della ma-

rina di dichiarare il concessionario decaduto dalla concessione per sua colpa.

Art. 51.

Nei lavori di carico e scarico nei porti, a parità di condizioni, i concessionari dovranno preferire le Società di lavoratori legalmente costituite.

Art. 52.

Oltre la risoluzione del contratto, nei casi contemplati dalla presente convenzione, i concessionari saranno tenuti all'emenda di tutti i danni che per questo fatto possono derivare allo Stato.

Art. 53.

Tutte le clausole, riserve e facoltà stipulate a favore dello Stato e contro i concessionari avranno valore verso i concessionari e gli esercenti delle linee aggiudicate e verso tutti gli aventi causa a qualsiasi titolo da loro.

Art. 54.

L'appello contro la deliberazione e decisione, che è sempre provvisoriamente eseguibile, del Comitato pei servizi marittimi, è prodotto al Collegio arbitrale di cui all'articolo seguente.

Art. 55.

Tutte le controversie, che potessero sorgere per l'interpretazione e la esecuzione del presente capitolato e delle convezioni stipulate in base ad esso, e per le quali non fosse specialmente provveduto, saranno decise inappellabilmente da un Collegio arbitrale, composto di un presidente da nominarsi con decreto Reale fra i consiglieri della Corte di cassazione di Roma, o fra i consiglieri di Stato, di un rappresentante del Ministero della marina, da nominarsi con decreto Ministeriale caso per caso, e del rappresentante del concessionario interessato nella vertenza.

La vertenza non potrà essere sottosta al Collegio se prima sovra essa non avrà deciso o deliberato il Comitato pei servizi marittimi e non sarà stata tentata la conciliazione innanzi al medesimo.

CONVENZIONE

pei servizi postali e commerciali marittimi della Sicilia, Sardegna, e per la Tunisia, la Tripolitania, l'Egitto, il Levante, il Mar Rosso, lo Zanzibar, l'India e la Cina.

Il presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, il ministro della marina e quelli dei lavori pubblici, dell'agricoltura, industria e commercio, delle poste e dei telegrafi, del tesoro e delle finanze a nome dello Stato: ed i signori:

cav. Emilio Ferro;

Pietro Lagomaggiore;

comm. Francesco Ceriana che firma per sè e per le ditte Luigi Marsaglia, Giovanni Donn e C. A. Grasso e figli e Luigi Donegani;

marchese Giacomo Filippo Durazzo Pallavicini che firma per sè e per delega dei signori comm. Giuseppe Balduino, comm. Enrico Rossi fu Luigi e comm. Attilio Odero;

Ernesto Pacelli per sè ed in rappresentanza del marchese Luigi Medici;

cap. Emilio Menada in rappresentanza della Società commerciale italiana di navigazione in Genova;

Luigi Della Torre in rappresentanza della Banca Zaccaria Pisa e dei fratelli Ingegnoli, comm. Carlo Vanzetti, comm. Alberto Amman, comm. Giovanni Silvestri, comm. senatore Giovanni Battista Pirelli e della ditta F. e G. Pavoncelli P. e F.;

Cesare Prandoni fu Carlo in rappresentanza della sua Banca A. e C. Prandoni, della Banca Belinzaghi e del sig. Enrico Mazzucchetti;

cav. Vittorio Bondi per la ditta M. Bondi e figli di Firenze e pel cav. Tommaso Giussani;

Giuseppe Di Luggo in rappresentanza della ditta Roberto De Sanna, i quali stipulano solidariamente in nome proprio e dei deleganti sopra indicati assumendone la responsabilità e in rappresentanza della Società anonima nazionale di servizi marittimi che con vincolo pure solidale si obbligano a costituire;

Hanno concordato e stipulato quanto segue:

Art. 1.

I signori contraenti, in nome proprio o della costituenda Società di navigazione, assumono l'esercizio dei servizi marittimi sovvenzionati di cui nell'annessa tabella, e contemplati nelle convenzioni e nei quaderni d'oneri approvati con la legge del 22 aprile 1893, numero 195, e modificati con le leggi del 3 agosto 1895, n. 471, del 29 marzo 1900, n. 107, dell'8 luglio 1903, n. 355, del 29 giugno 1905, n. 298 e n. 299 e della legge del 30 maggio 1907, n. 272, alle stesse condizioni contenute nelle convenzioni, nei quaderni d'oneri, nelle tariffe vigenti e nelle leggi predette, salvo le modificazioni e le disposizioni indicate nei seguenti articoli e nella tabella suddetta, che fa parte integrante della presente convenzione.

Art. 2.

La Società s'impegna di ordinare alcuni piroscafi con le caratteristiche determinate nel modo stabilito dall'art. 4, per un tonnellaggio complessivo di 12,000 tonnellate lorde, subito dopo la promulgazione della legge che approva la presente convenzione.

Fermi gli accordi di cui all'art. 4, saranno dalla Società contraente ordinati altri piroscafi per 12,000 tonnellate lorde, tosto che il Governo indicherà le caratteristiche di essi piroscafi in conformità delle sue proposte per la definitiva sistemazione dei servizi marittimi.

Ai limiti di tonnellaggio suaccennati sarà consentita la tolleranza in più od in meno fino al 5 per cento.

Art. 3.

Per le costruzioni suddette la Società dovrà preferire i cantieri italiani, semprechè il prezzo dai medesimi offerto non superi del 7 per cento il valore risultante dalla media dei prezzi, escluso il massimo ed il minimo, di sei cantieri inglesi di prim'ordine, tre dei quali scelti dalla Società e tre dal cantiere con il quale è contrattata la costruzione, sopra richiesta del prezzo da farsi in base a disegni e specificazioni dettagliati.

Art. 4.

Previ accordi fra il Ministero della marina e la Società, tenuti presenti i bisogni dei servizi sovvenzionati in corso ed anche il disposto del seguente art. 5, nei riguardi delle nuove esigenze del commercio, il detto Ministero indicherà alla Società le principali ca-

ratteristiche dei nuovi piroscafi e ne approverà i disegni ed i contratti di costruzione.

Art. 5.

La Società si obbliga di aumentare, oltre il prescritto, la velocità ed il tonnellaggio di quelle linee che saranno concordate col Ministero della marina, quando potrà disporre dei nuovi piroscafi.

Art. 6.

Alla scadenza della presente convenzione ed anche prima, in caso di risoluzione per intervenuta disdetta, lo Stato si obbliga di far rilevare al nuovo od ai nuovi concessionari dei servizi marittimi, di cui alla presente convenzione, e la Società ha obbligo di cedere tanto il materiale nuovo, di cui al precedente articolo 2, sia esso già in esercizio, in corso di costruzione od anche soltanto ordinato alla data della intervenuta disdetta, quanto i piroscafi già usati ed applicati ai servizi sovvenzionati, che non superino il 12° anno di età dalla data del varo.

L'importo complessivo dei piroscafi usati, di cui sopra, da rilevarsi non potrà in ogni caso superare la somma complessiva di sei milioni di lire.

Art. 7.

Il prezzo pel rilievo del materiale nuovo già in esercizio si formerà per ciascun piroscafo in base al costo risultante dal relativo contratto di costruzione, approvato dal Ministero della marina, più gli interessi, 5 per cento all'anno, sulle anticipazioni per acconti dati dalla Società al costruttore e sotto deduzione pro-rata dal giorno dell'entrata in servizio, del 6 per cento annuo sul costo di cui sopra, dedotto il 12 per cento quale valore di ricupero del materiale al 20° anno.

Il prezzo pel rilievo del materiale nuovo in corso di consegna, in costruzione od anche soltanto ordinato, si formerà in base al costo contrattuale, più gli interessi del 5 per cento annui sugli acconti che già fossero stati pagati dalla Società al costruttore.

Art. 8.

Il prezzo pel rilievo del materiale usato, di cui all'art. 6, come delle scorte di bordo, sarà determinato da un Collegio peritale, colle funzioni di arbitro inappellabile, composto di cinque membri, dei quali due nominati dal compratore, due dal venditore ed il quinto, ove non fosse scelto d'accordo fra le parti, sarà nominato dal presidente della Corte di cassazione di Roma sull'analoga richiesta di una delle parti.

Art. 8-*bis*.

Tutti i piroscafi adibiti ai servizi contemplati dalla presente convenzione dovranno essere classificati in uno dei registri nazionali di classificazione riconosciuti dal Governo, ferma rimanendo pei piroscafi della linea XXIII la disposizione contenuta nell'art. 3 della convenzione annessa alla legge del 29 giugno 1905, n. 299.

Art. 9.

Nulla è innovato per quanto concerne le attuali sedi di armamento dei piroscafi adibiti alle linee contemplate dalla presente convenzione.

Art. 10.

Nella prima assunzione del personale occorrente all'esercizio dei servizi contemplati nella presente convenzione, la Società avrà l'obbligo (nei limiti delle proprie occorrenze) di assumere personale amministrativo e di mare proveniente dalla cessante Società, purchè valido ed idoneo alle rispettive attribuzioni, ferme restando le disposizioni del Codice per la marina mercantile.

Eguale obbligo sarà imposto ai futuri assuntori dei servizi sovvenzionati nei rapporti con la Società contraente, alla scadenza della presente convenzione ed anche prima in caso di risoluzione per intervenuta disdetta.

Art. 10-*bis*.

La composizione degli equipaggi dei piroscafi sovvenzionati è determinata da apposita tabella stabilita di concerto fra il Ministero della marina e i concessionari.

Il personale di bassa forza destinato a comporre gli equipaggi dei piroscafi addetti alle linee sovvenzionate sarà designato da appositi uffici di collocamento istituiti presso gli uffici di capitaneria e gli uffici di porto, con eguale rappresentanza tanto dei concessionari quanto della gente di mare. Ad entrambe le parti è riconosciuto il diritto a rifiuto.

I concessionari si obbligano di adottare il contratto tipo di arruolamento degli equipaggi che sarà stabilito dal Ministero della marina, secondo le consuetudini vigenti alla data di stipulazione della presente convenzione.

I concessionari avranno facoltà di assumere personale di bassa forza indipendentemente dagli uffici di collocamento, quando questi non abbiano personale disponibile, alle condizioni del contratto tipo suddetto di arruolamento.

Art. 10-*ter*.

Nei lavori di carico e scarico nei porti a parità di prezzi e delle altre speciali condizioni, caso per caso, la Società contraente dovrà preferire le Società di lavoratori legalmente costituite.

Art. 10-*quater*.

La Società contraente assegnerà annualmente ad una riserva speciale una somma corrispondente al 10 per cento degli utili da distribuirsi agli azionisti, secondo i risultati del bilancio accertato dai sindaci e approvato dall'assemblea generale degli azionisti, e, in ogni caso, non meno di L. 60,000 all'anno.

Dalla detta riserva, amministrata come le altre attività sociali dal Consiglio d'amministrazione, il Consiglio stesso preleverà sussidi al personale in caso di cessazione dal servizio, e la rimanenza, allo scadere della presente convenzione, od anche prima intervenendo la disdetta di cui all'art. 11, verrà passata ai futuri concessionari per costituire una Cassa di previdenza a favore del personale amministrativo e di mare (stato maggiore).

Art. 11.

La presente convenzione avrà effetto dal 1° luglio 1910 e durerà fino al 30 giugno 1913.

Sarà in facoltà del Governo di addivenire di anno in anno, e così fin dal primo anno, alla risoluzione della presente convenzione mediante disdetta a darsi con preavviso di mesi sei e senza diritto nella Società concessionaria a richiedere per tale anticipata risoluzione danni o compensi di sorta.

L'anno cui il presente articolo si riferisce decorre dal 1° luglio al 30 giugno.

Art. 12.

La sovvenzione per le singole linee è quella indicata per ciascuna di esse nella tabella qui unita,, che fa parte integrante della presente convenzione, salvo le riduzioni proporzionali alla percorrenza stabilite dai quaderni di oneri.

La sovvenzione sarà corrisposta a rate mensili posticipate e potrà essere accordata su di esse, a richiesta della Società, una anticipazione di 19[20.

Art. 12-*bis*.

Entro i limiti contrattuali risultanti dai quaderni di oneri *A* e *B* annessi alla convenzione approvata con la legge del 22 aprile 1893, n. 195, sono affidate alla Commissione pei servizi marittimi, di cui all'art. 11 della legge che approva la presente convenzione, le attribuzioni delle Commissioni per le tariffe, per la soppressione di approdi, per le misure contumaciali, nonchè le attribuzioni affidate al Consiglio di arbitri.

Art. 13.

La Commissione pei servizi marittimi stabilirà il riparto, fra le Società sovvenzionate interessate, delle spese di trasbordo e di custodia delle merci di esportazione a mezzo delle linee di concentramento esercitate dalle Società di navigazione « Puglia » e « Siciliana ».

La Società si obbliga di accettare per le linee da Genova, Livorno, Civitavecchia, Napoli e Palermo alla Sardegna, fino a che non sia altrimenti provveduto, le nuove tariffe e condizioni, e relative norme di applicazione già formulate dalla Commissione per la riforma del servizio cumulativo ferroviario marittimo fra il continente e la Sicilia e la Sardegna e concordate con la Società cessante, come pure tutti gli altri accordi di servizio cumulativo già in vigore.

Art. 14.

La Società ha obbligo di compilare la statistica del movimento dei viaggiatori e delle merci per ciascuna delle linee esercitate, con l'indicazione distinta dei diversi introiti, e di trasmetterne copia ogni due mesi all'Ispettorato dei servizi marittimi che ha diritto di controllarne la compilazione, al quale scopo la Società dovrà in qualunque momento mettere a disposizione del funzionario incaricato tutti i documenti necessari per siffatto controllo.

Art. 15.

A garanzia degli obblighi assunti con la presente convenzione i signori contraenti in nome proprio e della costituenda Società prestano la cauzione provvisoria di L. 250,000 risultante dalla polizza qui unita.

Entro un mese dall'approvazione legislativa della presente convenzione la Società concessionaria dovrà prestare a garanzia degli obblighi assunti la cauzione definitiva di lire un milione cinquecentomila (L. 1,500,000) in titoli di rendita o in valori garantiti dallo Stato, ovvero costituendo il pegno sopra uno o più piroscafi di proprietà della Società concessionaria, i quali dovranno essere a tale uopo assicurati presso una Società italiana di assicurazione, anche mutua, accettata dal Ministero della marina, per una somma che garantisca l'ammontare della cauzione.

Dopo ciò sarà autorizzato lo svincolo della cauzione provvisoria.

Art. 16.

Alla cessazione della presente convenzione, in qualunque anno avvenga e quando il Governo addivenisse a nuove convenzioni per la concessione di servizi marittimi sovvenzionati, la Società, ove concorra tanto alle aste quanto alla licitazione privata, avrà la preferenza, se l'offerta da essa fatta al momento delle aste o della licitazione privata risulti uguale a quella del miglior offerente.

Art. 17.

La presente convenzione, nonchè gli atti relativi alla costituzione della Società ed i contratti di compravendita dei piroscafi, inerenti ai servizi contemplati nella presente convenzione, saranno soggetti al diritto fisso di una lira e centesimi venti, decimi compresi, per tassa di registro.

Art. 18.

La vigilanza sui servizi è esercitata dall'Ispettorato generale dei servizi marittimi.

Art. 19.

I concessionari, i direttori ed i componenti il Consiglio di amministrazione dovranno essere cittadini italiani.

Art. 20.

La presente convenzione non sarà obbligatoria per lo Stato se non dopo l'approvazione per legge e per la Società concessionaria cesserà ogni obbligo col 15 giugno 1910.

Art. 21.

Le spese di bollo, di registro ed altre occorrenti alla stipulazione della presente convenzione sono a carico della Società concessionaria.

Fatta a Roma, in tre originali, addì 27 aprile 1910.

Il presidente del Consiglio dei ministri
ministro dell'interno,
LUZZATTI.
Il ministro della marina
LEONARDI-CATTOLICA.
Il ministro dei lavori pubblici
SACCHI.
Il ministro d'agricoltura, industria e commercio
RAINERI.
Il ministro delle poste e dei telegrafi
CIUFFELLI.
Il ministro del tesoro
TEDESCO.
Il ministro delle finanze
FACTA.

Emilio Ferro; P. Lagomaggiore; Francesco Ceriana anche per i deleganti sopra indicati; marchese G. F. Durazzo Pallavicini anche per i deleganti sopra indicati. Ernesto Pacelli anche per il marchese Luigi Medici; E. Menada in rappresentanza della Società commerciale italiana di navigazione; Vittorio Bondi per la ditta M. Bondi e figli e pel cav. Tommaso Giussani; Cesare Prandoni per la Banca A. e C. Prandoni e per gli altri deleganti sopra indicati; Giuseppe di Luggo pel comm. Roberto de Sanna; Luigi Della Torre per la ditta Zaccaria Pisa e pei deleganti sopra indicati.

EUGENIO PINZAUTI, *testimonio.*
ANTONIO EDOARDO FRANZA, *testimonio.*

Allegato alla convenzione.

Tabella delle linee

Capitolato	Riferimento al quaderno d'oneri	Numero della linea	ITINERARI DELLE LINEE	Periodicità o numero dei viaggi	Percorrenza in miglia		Velocità	Numero dei piroscafi	Tonnellaggio lordo		Sovvenzione	ANNOTAZIONI
					per viaggio	annua			unitario	complessivo		
B	e	IV	Genova-Napoli-Messina-Catania-Porto Said-Suez-Aden-Bombay e ritorno.	mensile	9,080.8	108,969.6	12.0	2	4,000	8,000	1,024,000 —	
B	f	V	Bombay - Singapore - Hong-Kong e ritorno (1).	id.	7,723.2	92,678.0	9.5	2	4,000	8,000	490,000 —	
B	d	VI (5)	Genova-Livorno - Napoli-Catania - Alessandria - Porto Said-Suez - Porto Sudan (facoltativo a richiesta del Governo)-Massaua-Aden-Obbia-Mogadiscio-Merka-Brawa-Kisimajo-Mombasa-Zanzibar e ritorno.	ogni 4 settimane	9,449.2	122,837.0	10.0	3	1,500	4,500	605,000 —	Approdo facoltativo a Torre Annunziata nel ritorno.
B	l	VII (5)	Massaua-Porto Sudan e ritorno.	settimanale	625.8	32,541.6	10.0	1	750	750	410,000 —	
.			Durante la sosta a Massaua e salvo circostanze di forza maggiore il piroscafo si recherà:									
			Massaua-Assab	ogni 4 settimane	516.0	6,708.0						
			Massaua-Hodeida	id.	420.0	5,460.0						
B	c	VIII	Genova-Livorno-Napoli-Messina-Catania-Alessandria e ritorno.	settimanale	2,830.8	147,201.6	12.0 (3)	4	2,800/5,000	16,000	920,000 —	
»	»	VIII bis	Alessandria - Giaffa - Beirut-Larnaca-Mersina-Alessandretta-Latachia (facoltativo)-Tripoli-Beirut-(Caifa-Giaffa facoltativi)-Beirut-Alessandria.	ogni 4 settimane (2)	1,305.3	16,968.9					105,000 —	Approdo facoltativo ad altri scali della costa.
B	a	IX	Venezia-Ancona-Bari-Brindisi-Alessandria-Porto Said e ritorno.	quindicinale	2,778.6	66,686.4	12.0 (4)	2	2,700	5,400	500,000 —	Approdo facoltativo a Giaffa durante la sosta a Porto Said.

(1) Il piroscafo nel ritorno approda facoltativamente a Penang, Colombo e Sabang.

(2) Questa linea può essere esercitata facoltativamente ogni settimana.

(3) Nel tratto Genova-Catania ed in quello Alessandria-Soria la velocità potrà limitarsi a 11 miglia.

(4) Nel tratto Venezia-Brindisi la velocità potrà essere ridotta a 11.5 miglia.

(5) Facoltà nel Ministero della marina di modificare gli itinerari di queste linee nel mar Rosso purchè non ne derivi aumento di percorrenza o necessità di altri piroscafi oltre quelli prescritti.

Allegato alla convenzione.

Segue Tabella delle linee

Capitolato	Riferimento al quaderno d'oneri	Numero della linea	ITINERARI DELLE LINEE	Periodicità o numero dei viaggi	Percorrenza in miglia per viaggio	Percorrenza in miglia annua	Velocità	Numero dei piroscafi	Tonnellaggio lordo unitario	Tonnellaggio lordo complessivo	Sovvenzione	ANNOTAZIONI
B	g	X-XI	Genova-Livorno-Napoli - Palermo-Messina-Catania-(Siracusa durante l'esportazione agrumaria)-Canea-Pireo-Salonicco o Smirne-Dardanelli-Costantinopoli-(Burgas facoltativo-Odessa e ritorno (1) (2).	settimanale	4,250 .7	221,036 .4	9 .5	7	2,500/3,500	21,000	918,000 —	Facoltà di approdare a Suda anzichè a Canea e di eseguire anche l'approdo a Costanza. Facoltà di approdare a Nikolaieff durante la sosta a Odessa.
B	h	XII	Venezia-Ancona-Bari-Brindisi-Santi Quaranta-Corfù-Patrasso - Pireo -Dardanelli-Costantinopoli e ritorno.	id.	2,245 .2	116,750 .4	11 .5	5	2,500	12,500	805,000 —	Approdo facoltativo in andata ad Ortona o ad uno scalo minore della costa pugliese.
B	»	XIII	Costantinopoli-Constanza-Sulinà-Galatz-Braila e ritorno.	40 viaggi all'anno	732 .6	29,304 .0						Approdo facoltativo a Tulcia ed a Burgas.
B.	b	XV	Brindisi-Corfù-Patrasso-Pireo e ritorno.	settimanale	708 .0	36,816 .0	12 .0	1	1,300	1,300	202,000 —	
A	o	XVI	Napoli-Palermo-Trapani-Tunisi e ritorno.	id.	718 .2	37,346 .4	14 .0	1	3,000	3,000	342,000 —	
B	»	XVII	Catania - Siracusa-Malta-Tripoli-Misratà Bengasi-Derna-Canea-Candia-Smirne-Costantinopoli e ritorno.	ogni 2 settimane	3,296 .4	85,706 .4	10 .0	3	2,200	6,600	326,000 —	Approdo facoltativo a Lebidà e approdo obbligatorio a Suda quando non può approdare a Candia.
B	»	XIV	Costantinopoli - Ineboli-Samsum-Kerassunda-Trebisonda-Batum e ritorno.	id.	1,287 .6	33,487 .0						Approdo facoltativo negli scali minori dell'Anatolia.
A	c	XVIII	Genova-Livorno-Cagliari-Tunisi e ritorno.	settimanale	1,077 .0	56,004 .0						Approdo facoltativo a Spezia nel ritorno.
A	d	XIX	Tunisi-Susa-Monastier-Mehdia-Sfax-Gabes-Gerba-Tripoli e ritorno.	id.	1,066 .2	55,442 .4	10 .0	6	1,800/2,200	12,000	1,058,000 —	
A	e	XX	Genova-Napoli-Messina-Reggio-Catania-Siracusa-Malta-Tripoli e ritorno.	id.	1,777 .8	92,545 .6						
A	o	XXI	Palermo - Castellammare G.-Trapani-Favignana - Marsala-Mazzara-Sciacca-Pantelleria-Tunisi e ritorno.	id.	582 .6	30,295 .0	9 .5	1	1,200	1,200	95,000 —	
A	l	XXII	Genova-Livorno-Bastia-Porto Torres e ritorno.	id.	560 .4	29,140 .8	9 .5	1	800/1,200	1,000	105,000 —	Approdo facoltativo a Spezia e a Santa Teresa.

(1) Nel ritorno il piroscafo da Messina si dirigerà a Napoli,

(2) Nel ritorno durante il periodo di esportazione del tabacco e nel solo viaggio in cui il piroscafo approda a Salonicco dovrà essere eseguito l'approdo a Cavalla.

Allegato alla convenzione.

Segue Tabella delle linee

Capitolato	Riferimento al quaderno d'oneri	Numero della linea	ITINERARI DELLE LINEE	Periodicità o numero dei viaggi	Percorrenza in miglia		Velocità	Numero dei piroscafi	Tonnellaggio lordo		Sovvenzione	ANNOTAZIONI
					per viaggio	annua			unitario	complessivo		
»	»	XXIII	Genova - Livorno - Civitavecchia-Napoli-(Torre Annunziata - Castellammare di Stabia facoltativi)-Palermo-Termini-Milazzo-Messino-Reggio-Riposto-Siracusa - Catania-Catanzaro-Cotrone-Taranto-Gallipoli-Brindisi - Bari - Barletta-Manfredonia-Ortona - Pescara Castellammare-Ancona-(Trieste sola andata)-Venezia e ritorno.	settimanale	3,186.6	165,703.2	9.5	8	1,600/2,500	16,400	460,000 —	Approdo facoltativo a Spezia.
A	g	XXIV	Cagliari-Trapani-Palermo e ritorno.	id.	465.6	24,211.2	9.5	1	2,300	2,300	124,000 —	
A	i	XXV	Genova-Livorno-Maddalena-Terranova-Golfo Aranci-Siniscola-Orosei - Dorgali-Tortolì-Muravera-Cagliari e ritorno	id.	852.6	44,335.2	9.5	3	800/1,200	3,000	218,000 —	Approdo facoltativo a Spezia ed a Parao durante la sosta a Maddalena.
A	h	XXVI	Cagliari-Torrevecchia-Napoli e ritorno (1).	id.	533.2	27,986.4						Approdo facoltativo all' isola dei Cavoli.
A	n	XXVII	Genova-Palermo-Trapani-Favignana-Marsala-Mazzara-Sciacca-Porto Empedocle-Palma-Licata-Terranova-Scoglitti-Marzamemi-Siracusa-Catania e ritorno.	id.	1,485.9	77,266.8	9.5	3	2,200	6,600	308,000 —	Approdo facoltativo a Castellammare del Golfo, Mazzarelli e Pozzallo.
A	i-bis	XXIX	Cagliari-S. Antioco-Carloforte-Oristano - Bosa-Alghero-Porto Torres e ritorno.	ogni 2 settimane	482.4	12,542.4	9.5	3	800/1,200	3,300	164,000 —	Approdo facoltativo a Cala d'Oliva.
A	m	XXX	Genova-Spezia- Livorno - Capraia - Maddalena - Santa Teresa-Castelsardo - Porto Torres e ritorno.	settimanale	606.0	31,512.0						Approdo facoltativo a Parao durante la sosta a Maddalena.

(1) Durante la sosta a Napoli, facoltà, ogni due settimane, di approdare a Torre Annunziata ed a Castellammare di Stabia.

Allegato alla convenzione.

Segue Tabella delle linee

Capitolato	Riferimento al quaderno d'oneri	Numero della linea	ITINERARI DELLE LINEE	Periodicità o numero dei viaggi	Percorrenza in miglia		Velocità	Numero dei piroscafi	Tonnellaggio lordo		Sovvenzione	*ANNOTAZIONI*
					per viaggio	annua			unitario	complessivo		
A	»	XLII	Carloforte-Calasetta-Carloforte-Portovesme e ritorno.	giornaliera	18.0	6.570.0	9.5	1	70	70	21,000	
						1814032.7		58		132,920	9,200,000	

LUIGI LUZZATTI.
PASQUALE LEONARDI-CATTOLICA.
ETTORE SACCHI.
GIOVANNI RAINERI.
AUGUSTO CIUFFELLI.
FRANCESCO TEDESCO.
LUIGI FACTA.

EMILIO FERRO.
P. LAGOMAGGIORE.
FRANCESCO CERIANA.
March. G. F. DURAZZO PALLAVICINI.
ERNESTO PACELLI.
E. MENADA.
VITTORIO BONDI.
CESARE PRANDONI.
GIUSEPPE DI LUGGO.
LUIGI DELLA TORRE.

EUGENIO PINZAUTI, *testimone.*
ANTONIO EDOARDO FRANZA, *testimone*

SOCIETÀ NAZIONALE

—

DICHIARAZIONE N. 1.

I sottoscritti in nome proprio e della costituenda Società anonima nazionale di servizi marittimi dichiarano di accettare le modificazioni qui appresso indicate alla convenzione stipulata il 27 aprile 1910 per la assunzione dei servizi postali e commerciali marittimi della Sicilia, Sardegna, e per la Tunisia, la Tripolitania, l'Egitto, il Levante, il Mar Rosso, lo Zanzibar, l'India e la Cina.

Art. 3.

Nella quarta linea sostituire alla parola: inglesi, *la parola*: esteri.

Art. 6.

Nella terza linea, dopo le parole: comunque sovvenzionati, *aggiungere le parole*: e la Società ha l'obbligo di cedere.

Art. 7.

Al primo comma, terza linea, dopo le parole: 5 per cento, *aggiungere le parole*: all'anno.

Al secondo comma, quarta linea, dopo le parole: 5 per cento, *aggiungere la parola*: annui.

Art. 8.

Nella prima linea, dopo le parole: di cui all'art. 6, *aggiungere*: come delle scorte di bordo.

Dopo l'art. 8 aggiungere: Art. 8-*bis*.

Tutti i piroscafi adibiti ai servizi contemplati dalla presente convenzione dovranno essere classificati in uno dei registri nazionali di classificazione riconosciuti dal Governo, ferma rimanendo per i piroscafi della linea XXIII la disposizione contenuta nell'art. 3 della convenzione annessa alla legge del 29 giugno 1905, n. 299.

Dopo l'art. 10 aggiungere: Art. 10-*bis*.

La composizione degli equipaggi dei piroscafi sovvenzionati è determinata da apposita tabella stabilita di concerto fra il Ministero della marina e i concessionari.

Il personale di bassa forza destinato a comporre gli equipaggi dei piroscafi addetti alle linee sovvenzionate sarà designato da appositi uffici di collocamento istituiti presso gli uffici di capitaneria e gli uffici di porto con rappresentanza uguale tanto dei concessionari quanto della gente di mare. Ad entrambe le parti è riconosciuto il diritto a rifiuto.

I concessionari si obbligano di adottare il contratto tipo di arruolamento degli equipaggi che sarà stabilito dal Ministero della marina secondo le consuetudini vigenti alla data di stipulazione della presente convenzione.

I concessionari avranno facoltà di assumere personale di bassa forza indipendentemente dagli uffici di collocamento, quando questi non abbiano personale disponibile alle condizioni del contratto tipo suddetto di arruolamento.

Art. 12.

Nella seconda linea, dopo le parole: nella tabella qui unita *aggiungere*: che fa parte integrante della presente convenzione.

Art. 13.

Aggiungere il comma seguente:

La Società si obbliga di accettare per le linee da Genova, Livorno, Civitavecchia, Napoli, Palermo alla

Sardegna, fino a che non sia altrimenti provveduto, le nuove tariffe e condizioni, e relative norme di applicazione già formulate dalla Commissione per la riforma del servizio cumulativo ferroviario-marittimo fra il Continente e la Sicilia e la Sardegna o concordate con la Società cessante, come pure tutti gli altri accordi di servizio cumulativo già in vigore.

Art. 14.

Alle parole: ed il Ministero della marina, a mezzo dell'Ispettorato dei servizi marittimi, *sostituire le parole*: e di trasmetterne copia ogni due mesi all'Ispettorato dei servizi marittimi il quale, ecc.

Art. 17.

Nella prima linea alle parole: la convenzione con gli annessi capitolati, *sostituire le parole*: la presente convenzione.

Tabella delle linee.

Linee X-XI. — *Togliere la parola*: facoltativi *dopo* Livorno *e* Napoli.

Linea XXIII. — *Aggiungere*: Civitavecchia *dopo* Livorno *e* Castellammare di Stabia *dopo* Torre Annunziata. — *Sostituire a*: facoltativo, *la parola*: facoltativi. *Togliere la parentesi e le parole* : solo andata, *dopo* Milazzo.

Linea XXVI. — *Aggiungere la nota seguente*:

Durante la sosta a Napoli, facoltà, ogni due settimane, di approdare a Torre Annunziata ed a Castellammare di Stabia.

Roma, 14 maggio 1910.

C. PRANDONI.
E. MENADA.
L. DELLA TORRE.
P. LAGOMAGGIORE.

V. — *Il ministro della marina*
LEONARDI-CATTOLICA.

DICHIARAZIONE N. 2.

I sottoscritti quali delegati dei promotori della costituenda Società anonima nazionale dei servizi marittimi dichiarano di accettare le modificazioni qui appresso indicate alla convenzione stipulata il 27 aprile 1910 per l'assunzione dei servizi postali e commerciali marittimi della Sicilia, Sardegna e per la Tunisia, la Tripolitania, l'Egitto, il Levante, il Mar Rosso, lo Zanzibar, l'India e la Cina.

Art. 2. — *Al comma secondo sostituire quest'altro*:

Fermi gli accordi di cui all'art. 4 saranno dalla Società contraente ordinati altri piroscafi per 12,000 tonnellate lorde, tosto che il Governo indicherà le caratteristiche di essi piroscafi in conformità delle sue proposte per la definitiva sistemazione dei servizi marittimi.

Art. 10. — *Sostituire quanto segue*:

Nella prima assunzione del personale occorrente all'esercizio dei servizi contemplati nella presente convenzione, la Società avrà l'obbligo (nei limiti delle proprie occorrenze) di assumere personale amministrativo e di mare proveniente dalla cessante Società, purchè valido ed idoneo alle rispettive attribuzioni, ferme restando le disposizioni del Codice della marina mercantile.

Eguale obbligo sarà imposto ai futuri assuntori dei servizi sovvenzionati nei rapporti con la Società contraente, alla scadenza della presente convenzione ed anche prima in caso di risoluzione per intervenuta disdetta.

*Aggiungere l'art. 10-*ter.

Nei lavori di carico e scarico nei porti a parità di prezzi e delle altre speciali condizioni, caso per caso, la Società contraente dovrà preferire le Società di lavoratori legalmente costituite.

Introdurre fra gli articoli 12 e 13, il seguente nuovo articolo:

Art. 12-*bis*.

Entro i limiti contrattuali risultanti dai quaderni di oneri *A* e *B* annessi alla convenzione approvata con la legge del 22 aprile 1893, n. 195, sono affidate alla Commissione pei servizi marittimi, di cui cui all'art. 11 della legge che approva la presente convenzione le attribuzioni delle Commissioni per le tariffe, per la soppressione di approdi, per le misure contumaciali, nonchè le attribuzioni affidate al Consiglio di arbitri.

Tabella delle linee.

Linee VI e VII e relative deviazioni. — *Aggiungere la nota seguente*:

Facoltà nel Ministero della marina di modificare gli itinerari di queste linee nel Mar Rosso purchè non ne derivi aumento di percorrenza o necessità di altri piroscafi oltre quelli prescritti.

Linea X-XI. — *Aggiungere la seguente nota*:

Nel ritorno durante il periodo di esportazione del tabacco e nel solo viaggio in cui il piroscafo approda a Salonicco dovrà essere eseguito l'approdo a Cavalla.

Roma, 20 maggio 1910.

Per LUIGI DELLA TORRE - GIUSEPPE MENADA.
Ing. F. BENEDETTI.
P. LAGOMAGGIORE.

*Aggiungere dopo l'art. 10-*ter *l'artiolo seguente*:

Art. 10-*quater*.

La Società contraente assegnerà annualmente ad una riserva speciale una somma corrispondente al 10 per cento degli utili da distribuirsi agli azionisti, secondo i risultati del bilancio accertato dai sindaci e approvato dall'assemblea generale degli azionisti, e, in ogni caso, non meno di L. 60,000 all'anno.

Dalla detta riserva, amministrata come le altre attività sociali dal Consiglio di amministrazione, il Consiglio stesso preleverà sussidi al personale in caso di cessazione dal servizio, e la rimanenza allo scadere della presente Convenzione, od anche prima intervenendo la disdetta di cui all'art. 11, verrà passata ai futuri concessionari per costituire una Cassa di previdenza a favore del personale amministrativo e di mare (Stato maggiore).

Roma, 21 maggio 1910.

Per LUIGI DELLA TORRE e LAGOMAGGIORE.
GIUSEPPE MENADA.
Ing. F. BENEDETTI.

V. — *Il ministro della marina*
LEONARDI-CATTOLICA.

DICHIARAZIONE N. 3.

Il sottoscritto, quale delegato dei promotori della costituenda Società nazionale di servizi marittimi, accetta le seguenti modificazioni alla Convenzione in data 27 aprile 1910.

Art. 6.

Al secondo alinea sostituire alla parola: concessionario *le parole*: od ai nuovi concessionari.

Terza linea, togliere le parole: comunque sovvenzionati *sostituendo le seguenti*: di cui alla presente Convenzione.

Art. 16.

E' sostituito dal seguente:

Alla cessazione della presente Convenzione, in qualunque anno avvenga e quando il Governo addivenisse a nuove convenzioni per la concessione di servizi marittimi sovvenzionati, la Società, ove concorra, ecc. (*invariato*).

Art. 18.

Soppresso.

Alla tabella (delle linee XXV e XXVI) nella colonna del tonnellaggio complessivo a 4000 sostituire 3000.

Nel totale della colonna stessa e nel riporto a 130,550 sostituire 129,550; e nel totale generale della tabella a 133,920 sostituire 132,920.

Roma, 27 maggio 1910.

GIUSEPPE MENADA.

V. — *Il ministro della marina*
LEONARDI-CATTOLICA.

CONVENZIONE

per l'esercizio della linea fra Venezia e Calcutta.

Il presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, il ministro della marina, quelli dei lavori pubblici, dell'agricoltura, industria e commercio, delle poste e dei telegrafi, del tesoro e delle finanze a nome dello Stato;

il sig. cav. Giuseppe Beniamino Coen, consigliere delegato della Società veneziana di navigazione a nome de la Società medesima, in virtù di regolare mandato,

hanno concordato e stipulato quanto segue:

Art. 1.

La convenzione vigente fra la Società veneziana di navigazione a vapore e lo Stato, relativa al servizio di navigazione sovvenzionato fra Venezia e Calcutta, indicato nell'annessa tabella, ed approvata con la legge del 24 dicembre 1903, n. 519, e prorogata con la legge del 30 maggio 1907, n. 272, è nuovamente prorogata per tre anni e cioè dal 1° luglio 1910 al 30 giugno 1913.

Sarà in facoltà del Governo di addivenire di anno in anno, e così fino dal primo anno, alla risoluzione della convenzione prorogata mediante disdetta a darsi con preavviso di mesi sei e senza diritto nella Società concessionaria a richiedere per tale anticipata risoluzione danni o compensi di sorta.

Art. 2.

Le condizioni contenute nella convenzione e nelle leggi indicate nell'articolo precedente restano immutate salvo per quanto riguarda la sovvenzione da corrispondersi alla Società concessionaria che viene fissata in lire un milione all'anno (L. 1,000,000) e salvo le eccezioni seguenti:

a) all'art. 21 della convenzione prorogata fra il secondo e il terzo comma, aggiungere i commi seguenti:

La composizione degli equipaggi dei piroscafi sovvenzionati è determinata da apposita tabella stabilita di concerto fra il Ministero della marina e i concessionari.

Il personale di bassa forza destinato a comporre gli equipaggi dei piroscafi addetti alle linee sovvenzionate sarà designato da appositi uffici di collocamento istituiti presso gli uffici di capitaneria e gli uffici di porto con rappresentanza uguale tanto dei concessionari quanto della gente di mare. Ad entrambe le parti è riconosciuto il diritto a rifiuto.

I concessionari si obbligano di adottare il contratto tipo di arruolamento degli equipaggi che sarà stabilito dal Ministero della marina secondo le consuetudini vigenti alla data di stipulazione della presente convenzione.

I concessionari avranno facoltà di assumere personale di bassa forza indipendentemente dagli uffici di collocamento, quando questi non abbiano personale disponibile alle condizioni del contratto tipo suddetto di arruolamento.

b) all'art. 27 sostituire il secondo comma col seguente:

La Società ha obbligo di trasmettere annualmente al Ministero della marina una relazione tecnica ed economica dell'impresa e di compilare la statistica del movimento dei viaggiatori e delle merci per la linea esercitata, con l'indicazione distinta dei diversi introiti e di trasmetterne copia, ogni due mesi, all'Ispettorato dei servizi marittimi, che ha diritto di controllarne la compilazione, al quale scopo la Società dovrà in qualunque momento mettere a disposizione del funzionario incaricato tutti i documenti necessari per siffatto controllo.

Art. 3.

La Commissione di cui all'art. 15 della convenzione suindicata, approvata con la legge del 24 dicembre 1903, n. 519, è sostituita dalla Commissione di cui all'art. 11 della legge che approva la presente convenzione.

Art. 4.

La presente convenzione sarà soggetta al diritto fisso di una lira e centesimi venti, decimi compresi, per tassa di registro.

Art. 5.

La presente convenzione non sarà obbligatoria per lo Stato se non dopo l'approvazione per legge

Fatta in Roma, in tre originali, addì 23 aprile 1910.

Il presidente del Consiglio dei ministri
ministro dell'interno
LUZZATTI.

Il ministro della marina
LEONARDI-CATTOLICA.

Il ministro dei lavori pubblici
SACCHI.

Il ministro d'agricoltura, industria e commmercio
RAINERI.

Il ministro delle poste e dei telegrafi
CIUFFELLI.

Il ministro del tesoro
TEDESCO.

Il ministro delle finanze
FACTA.

Per la Società veneziana di navigazione a vapore
GIUSEPPE BENIAMINO COEN,
consigliere delegato della Società veneziana
di navigazione a vapore.

EUGENIO PINZAUTI, *testimone.*
ALFREDO CAVI, *testimone.*

Linea	Itinerario	Periodicità	Percorrenza in miglia per viaggio	Percorrenza in miglia per anno	Velocità	Num. dei piroscafi	Tonnellaggio unitario	Tonnellaggio complessivo	Sovvenzione
—	Venezia-Ancona-Bari-Brindisi-Catania-Porto Said-Suez (1)-Massaua (2)-Aden (1)-Calcutta e ritorno	mensile	12,841.8	154,102	10	4	3,500	14,000	1,000,000

(1) Approdi facoltativi.

(2) Obbligatorio nella sola andata.

SOCIETÀ VENEZIANA

—

DICHIARAZIONE.

Il sottoscritto a nome della Società Veneziana di navigazione dichiara di accettare le aggiunte qui appresso indicate alla convenzione in data 23 aprile 1910 relativa al servizio di navigazione fra Venezia e Calcutta.

Art. 2.

Aggiungere in fine: e salvo le eccezioni seguenti:

a) all'art. 21 della convenzione prorogata fra il secondo e il terzo comma aggiungere i comma seguenti:

La composizione degli equipaggi dei piroscafi sovvenzionati è determinata da apposita tabella stabilita di concerto fra il Ministero della marina e i concessionari.

Il personale di bassa forza destinato a comporre gli equipaggi dei piroscafi addetti alle linee sovvenzionate sarà designato da appositi uffici di collocamento istituiti presso gli uffici di capitaneria e gli uffici di porto con rappresentanza uguale tanto dei concessionari quanto della gente di mare. Ad entrambe le parti è riconosciuto il diritto a rifiuto.

I concessionari si obbligano di adottare il contratto tipo di arruolamento degli equipaggi che sarà stabilito dal Ministero della marina secondo le consuetudini vigenti alla data di stipulazione della presente convenzione.

I concessionari avranno facoltà di assumere personale di bassa forza indipendentemente dagli uffici di collocamento, quando questi non abbiano personale disponibile alle condizioni del contratto tipo suddetto di arruolamento.

b) all'art. 27 sostituire il secondo comma col seguente:

La Società ha obbligo di trasmettere annualmente al Ministero della marina una relazione tecnica ed economica dell'impresa e di compilare la statistica del movimento dei viaggiatori e delle merci per la linea esercitata, con l'indicazione distinta dei diversi introiti e di trasmetterne copia, ogni due mesi, all'Ispettorato dei servizi marittimi, che ha diritto di controllarne la compilazione, al quale scopo la Società dovrà in qualunque momento mettere a disposizione del funzionario incaricato tutti i documenti necessari per siffatto controllo.

Dopo l'art. 2 aggiungere l'articolo seguente:

Art. 3.

La Commissione di cui all'art. 15 della convenzione suindicata, approvata con la legge del 24 dicembre 1903, n. 519, è sostituita dalla Commissione di cui all'art. 11 della legge che approva la presente convenzione.

L'art. ex-3 diventa 4, l'art. ex-4 diventa 5.

Roma, 21 maggio 1910.

GUALTIERO FRIES.

V. — *Il ministro della marina*
LEONARDI-CATTOLICA.

CONVENZIONE

per l'esercizio del servizio di navigazione fra Genova ed il Centro America.

Il presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, il ministro della marina, quelli dei lavori pubblici, di agricoltura, industria e commercio, delle poste e dei telegrafi, del tesoro e delle finanze a nome dello Stato;

il sig. cav. prof. Domenico Brunelli, direttore generale della Società italiana di navigazione *La Veloce* a nome della Società medesima, in virtù di regolare mandato,

hanno concordato e stipulato quanto segue:

Art. 1.

La convenzione vigente tra la Società di navigazione italiana *La Veloce* e lo Stato, relativo al servizio di navigazione sovvenzionato fra Genova e l'America

centrale indicato nell'annessa tabella, ed approvata con la legge del 29 giugno 1905, n. 301, e prorogata con la legge 30 maggio 1907, n. 272, è nuovamente prorogata per tre anni e cioè dal 1° luglio 1910 al 30 giugno 1913.

Sarà in facoltà del Governo di addivenire di anno in anno, e così fino dal primo anno, alla risoluzione della convenzione prorogata mediante disdetta a darsi con preavviso di mesi sei e senza diritto nella Società concessionaria a richiedere per tale anticipata risoluzione danni o compensi di sorta.

Art. 2.

Le condizioni contenute nella convenzione e nelle leggi indicate nell'articolo precedente restano invariate, salvo le eccezioni seguenti:

a) il secondo comma dell'art. 10 della convenzione è sostituito dal seguente:

« In caso di necessità per riparazioni e per ordinaria manutenzione e per non più di tre viaggi all'anno, potrà essere consentito di adibire eccezionalmente alla linea anche un piroscafo noleggiato che corrisponda soltanto alle condizioni prescritte di velocità e tonnellaggio e di classificazione nella prima classe del registro italiano.

« Questa sostituzione dovrà essere autorizzata di volta in volta dal Ministero della marina »;

b) il comma secondo del successivo articolo 12 è sostituito dal seguente:

« Le merci da e per gli scali dell'America Centrale (La Guayra, Puerto Cabello, Curaçao, Puerto Columbia, (Sabanilla), Puerto Limon, Colon) a destinazione o provenienti da Livorno, Napoli, Messina, Catania e Palermo, saranno trasportate da questi porti a Genova e viceversa senza alcuna spesa di sopranolo e di trasbordo »;

c) il primo comma dell'art. 27 è modificato nel modo seguente:

« In corrispettivo del servizio di cui nella presente Convenzione, il Governo corrisponderà alla Società la somma di lire cinquecentomila (500,000) all'anno fatta deduzione delle eventuali penalità e ritenute ».

Art. 3.

La Società ha obbligo di compilare la statistica del movimento dei viaggiatori e delle merci per la linea esercitata con l'indicazione distinta dei diversi introiti e di trasmetterne copia ogni due mesi all' Ispettorato dei servizi marittimi che ha diritto di controllarne la compilazione, al quale scopo la Società dovrà in qualunque momento mettere a disposizione del funzionario incaricato tutti i documenti necessari per siffatto controllo.

Art. 4.

La Commissione di cui all'art. 15 della Convenzione suindicata approvata con la legge 29 giugno 1905, n. 301, è sostituita dalla Commissione di cui all'art. 11 della legge che approva la presente Convenzione.

Art. 5.

La composizione degli equipaggi dei piroscafi sovvenzionati è determinata da apposita tabella stabilita di concerto fra il Ministero della marina e i concessionari.

Il personale di bassa forza destinato a comporre gli equipaggi dei piroscafi addetti alle linee sovvenzionate sarà designato da appositi uffici di collocamento istituiti presso gli uffici di capitaneria e gli uffici di porto con rappresentanza uguale tanto dei concessionari quanto della gente di mare. Ad entrambe le parti è riconosciuto il diritto a rifiuto.

I concessionari si obbligano di adottare il contratto tipo di arruolamento degli equipaggi che sarà stabilito dal Ministero della marina secondo le consuetudini vigenti alla data di stipulazione della presente convenzione.

I concessionari avranno facoltà di assumere personale di bassa forza indipendentemente dagli uffici di collocamento, quando questi non abbiano personale disponibile alle condizioni del contratto tipo suddetto di arruolamento.

Nei lavori di carico e scarico nei porti, a parità di condizioni, la Società dovrà preferire le Società di lavoratori legalmente costituite.

Art. 6.

La presente convenzione sarà soggetta al diritto fisso di una lira e centesimi venti, decimi compresi, per tassa di registro.

Art. 7.

La presente convenzione non sarà obbligatoria per lo Stato se non dopo l'approvazione per legge.

Fatta a Roma, in tre originali, addì 23 aprile 1910.

Il presidente del Consiglio dei ministri
ministro dell'interno
LUZZATTI.

Il ministro della marina
LEONARDI-CATTOLICA.

Il ministro dei lavori pubblici
SACCHI.

Il ministro d'agricoltura, industria e commercio
RAINERI.

Il ministro delle poste e dei telegrafi
CIUFFELLI.

Il ministro del tesoro
TEDESCO.

Il ministro delle finanze
FACTA.

Per la Società italiana di navigazione « La Veloce »
DOMENICO BRUNELLI.

EUGENIO PINZAUTI, *testimonio*
ALFREDO CAVI, *testimonio.*

Linea da Genova al Centro-America.

Linea	ITINERARIO	Periodicità	Percorrenza in miglia per viaggio	Percorrenza in miglia per anno	Velocità	Num. dei piroscafi	Tonnellaggio unitario	Tonnellaggio complessivo	Sovvenzione
1	Genova-Marsiglia-Barcellona-Teneriffa-Trinidad-La Guayra-Puerto Cabello-Curaçao-Puerto Columbia-Puerto Limon-Colon-Curaçao-La Guayra-Teneriffa-Genova (1). .	mensile	11,525.7	138,308.4	12	2	3,000	6,000	500,000

(1) Con approdi facoltativi a Ponce e a Barcellona nel viaggio di ritorno.

SOCIETÀ « LA VELOCE »

DICHIARAZIONE.

Art. 1.

Il sottoscritto a nome della Società Italiana di navigazione « La Veloce » dichiara di accettare le modificazioni ed aggiunte qui appresso indicate alla Convenzione in data 23 aprile 1910 per l'esercizio del servizio di navigazione fra Genova ed il Centro America.

Art. 2.

Alla lettera b) *alle parole*: a destinazione o provenienti da Napoli e Palermo, *sostituire le parole*: a destinazione o provenienti da Livorno, Napoli, Messina, Catania o Palermo.

Dopo l'art. 2 aggiungere gli articoli seguenti:

Art. 3.

La Società ha obbligo di compilare la statistica del movimento dei viaggiatori e delle merci per la linea esercitata, con l'indicazione distinta dei diversi introiti e di trasmetterne copia, ogni due mesi, all'Ispettorato dei servizi marittimi che ha diritto di controllarne la compilazione, al quale scopo la Società dovrà in qualunque momento mettere a disposizione del funzionario incaricato tutti i documenti necessari per siffatto controllo.

Art. 4.

La Commissione di cui all'art. 15 della Convenzione suindicata approvata con la legge del 29 giugno 1905, n. 301, è sostituita dalla Commissione di cui all'art. 11 della legge che approva la presente Convenzione.

Art. 5.

La composizione degli equipaggi dei piroscafi sovvenzionati è determinata da apposita tabella stabilita di concerto fra il Ministero della marina e i concessionari.

Il personale di bassa forza destinato a comporre gli equipaggi dei piroscafi addetti alle linee sovvenzionate sarà designato da appositi uffici di collocamento istituiti presso gli uffici di capitaneria e gli uffici di porto con rappresentanza uguale tanto dei concessionari quanto della gente di mare. Ad entrambe le parti è riconosciuto il diritto a rifiuto.

I concessionari si obbligano di adottare il contratto tipo di arruolamento degli equipaggi che sarà stabilito dal Ministero della marina secondo le consuetudini vigenti alla data di stipulazione della presente Convenzione.

I concessionari avranno facoltà di assumere personale di bassa forza indipendentemente dagli uffici di collocamento, quando questi non abbiano personale disponibile alle condizioni del contratto tipo suddetto di arruolamento.

Nei lavori di carico e scarico nei porti, a parità di condizioni, la Società dovrà preferire le Società di lavoratori legalmente costituite.

L'articolo ex-3 diventa articolo 6 e l'articolo ex-4 diventa articolo 7.

Roma, 21 maggio 1910.

DOMENICO BRUNELLI.

V. — *Il ministro della marina*
LEONARDI-CATTOLICA.

CONVENZIONE

per l'esercizio dei servizi dell'Adriatico e di alcune linee di concentramento.

Il presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, il ministro della marina, quelli dei lavori pubblici, dell'agricoltura, industria e commercio, delle poste e dei telegrafi, del tesoro e delle finanze a nome dello Stato:

il signor cav. Vito Manzari fu Mauro presidente della Società di navigazione « Puglia » a nome della Società medesima in virtù di regolare mandato,

hanno concordato e stipulato quanto segue:

Art. 1.

La Società di navigazione « Puglia » assume l'esercizio dei servizi marittimi dell'Adriatico indicati nell'annessa tabella (allegato *a*) alle condizioni contemplate nel capitolato n. 1, qui unito, che con la tabella stessa fa parte integrante della presente Convenzione, verso l'annua sovvenzione di lire novecentoventimila (lire 920,000).

Art. 2.

La Società si obbliga inoltre di assumere l'esercizio delle linee di concentramento indicate nell'annessa tabella (allegato *b*) alle condizioni, salvo l'eccezione di cui al seguente art. 3, contenute nel capitolato *B* che, con la tabella stessa, fa parte integrante della presente Convenzione, verso la sovvenzione annua complessiva di lire trecentotrentamila (lire 330,000).

Fino a che non siano costruiti i nuovi piroscafi da adibirsi alle linee indicate nella tabella *a*) sarà consentito che alle linee di concentramento siano adibiti piroscafi che non si discostino molto dalle caratteristiche prescritte di velocità. In tal caso la sovvenzione sarà ridotta applicandosi la formola di cui all'art. 17 del capitolato n. 1.

Art. 3.

L'art. 45 del capitolato *B* è sostituito dal seguente:

« Il servizio avrà principio dal 1° luglio 1910 ed avrà la durata di quindici anni, ma sarà in facoltà lel Governo di addivenire di triennio in triennio alla risoluzione della concessione medesima mediante disdetta da darsi con preavviso di un anno e senza diritto nella Società concessionaria a richiedere per tale anticipata risoluzione danni e compensi di sorta ».

Art. 4.

La durata della concessione delle linee contemplate nel capitolato n. 1, che avrà principio dal 1° luglio 1910, resta fissata in quindici anni. Trascorso tale termine la concessione s'intenderà continuativa di anno in anno salvo il caso di disdetta dall'una o dall'altra parte da darsi sei mesi prima.

Art. 5.

La Società non potrà distribuire un dividendo ai propri azionisti se oltre la riserva statutaria non ha stanziato una quota di deperimento non inferiore al 5 per cento all'anno del valore originario del naviglio, dei mobili e dei materiali di esercizio e se non ha provveduto in misura adeguata alle spese di assicurazione e di riparazioni del naviglio.

Art. 6.

La presente Convenzione con gli annessi capitolati è soggetta al diritto fisso di una lira e centesimi 20, decimi compresi, per tassa di registro.

Art. 7.

La presente Convenzione non sarà obbligatoria pel Governo se non dopo l'approvazione per legge.

Fatta a Roma, in tre originali, addì 27 aprile 1910.

Il presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno
LUZZATTI.

Il ministro della marina
LEONARDI-CATTOLICA.

Il ministro dei lavori pubblici
SACCHI.

Il ministro di agricoltura, industria e commercio
RAINERI.

Il ministro delle poste e dei telegrafi
CIUFFELLI.

Il ministro del tesoro
TEDESCO.

Il ministro delle finanze
FACTA.

Per la Società di navigazione « Puglia ».
VITO MANZARI fu MAURO.

EUGENIO PINZAUTI, *testimonio.*
ALFREDO CAVI, *testimonio.*

(Allegato A) — Tabella del capitolato n. 1.

Servizi dell'Adriatico.

Linea	ITINERARIO	Periodicità	Percorrenza in miglia		Velocità	N. dei piroscafi	Tonnellaggio		Sovvenzione
			per viaggio	per anno			unitario	complessivo	
A	Venezia-Fiume-Ancona-Spalato-Metkovich-Curzola-Gravosa-Cattaro-Antivari-Bari e ritorno (1)	settimanale	1,482	77,064	10	2	1,000	2,000	335,000
B	Venezia-Pola-Zara-Ancona-Pescara-Castellammare-Ortona-Tremiti-Viesti-Manfredonia-Barletta-Bari-Antivari-Dulcigno (facoltativo)-San Giovanni di Medua-Durazzo-Valona-Brindisi e ritorno (1)	id.	1,622	84,344	10	3	800	2,400	280,000
C	Venezia-Ancona-Barletta-Bari-Brindisi-Valona-Santi Quaranta-Corfù-Gumenitza o in andata o in ritorno-Saiada o in andata o in ritorno-Parga (facoltativo)-Santa Maura-Prevesa-Salahora e ritorno (1)	id.	1,393	72,696	10	2	800	1,600	230,000
D	San Giovanni di Medua pel fiume Bojana fino a Scutari e ritorno (2)	208 volte all'anno	684	14,227	8,5	2	100	200	75,000
				248331		9		6,200	920,000

(1) Con facoltà pel concessionario di prolungare la linea fino a Trieste e durante la sosta a Bari il concessionario dovrà effettuare, quando a giudizio del Comitato pei servizi marittimi l'entità del traffico lo richieda, gli approdi a Monopoli, Molfetta e Trani coi piroscafi delle linee *A*, *B*, *C*; a Barletta coi piroscafi della linea *A*; ed a Bisceglie coi piroscafi della linea *C*.

(2) Stante la difficoltà che presenta la navigazione del fiume i viaggi non possono essere determinati a periodo regolare, ed il piroscafo potrà limitare il percorso fino dove lo consentano le condizioni del fiume, ferma rimanendo la sovvenzione. Le riparazioni dei piroscafi di questa linea devono essere fatte in Italia, e però ove per tale ragione avesse ad essere omesso qualche viaggio, sarà trattenuta soltanto la sovvenzione proporzionale.

N.B. — Costruiti che siano i nuovi piroscafi, saranno adibiti in sostituzione di quelli in servizio: alla linea *A* un piroscafo nuovo di 1200 tonnellate; alla linea *C* due nuovi da 1000 a 1200 tonnellate; ed alla linea *D* uno di 200 tonnellate.

(Allegato B) — Tabella del capitolato B.

Linee di concentramento.

Linea	ITINERARIO	Periodicità e numero dei viaggi	Percorrenza in miglia per viaggio	Percorrenza in miglia per anno	Velocità	N. dei piroscafi	Tonnellaggio lordo minimo	Tonnellaggio lordo complessivo	Sovvenzione
	Linee di concentramento.								
1	Bari-Mola-Monopoli-Brindisi-Otranto-Tricase-Gallipoli-Taranto-Trebisacce-Rossano-Cotrone-Catanzaro-Soverato-Monasterace-Roccella Jonica-Siderno Marina-Gerace Marina-Reggio-Messina e ritorno.	52 viaggi all'anno	940	48,880	9	2	400	800	150,000
2	Venezia-Chioggia-Ravenna-Ancona-Pescara Castellammare-Ortona-Termoli-Rodi-Viesti-Manfredonia-Barletta-Trani-Bisceglie-Molfetta-Bari e ritorno.	id	816	42,432	9	2	500	1,000	100,000
3	Bari-Molfetta-Barletta-Manfredonia-Mattinata-Viesti-San Menaio-Peschici-Rodi-Tremiti e ritorno.	bisettimanale	270	28,080	9	1	300	300	80,000
				119,392		5		2,100	330,000

Capitolato N. 1 per i servizi postali e commerciali marittimi dell'Adriatico

Esecuzione dei servizi, orari ed itinerari.

Art. 1.

I servizi da eseguirsi sono indicati nella tabella annessa alla Convenzione.

Art. 2.

I giorni e le ore di partenza e di arrivo verranno determinati dal ministro della marina, sentiti i concessionari, e potranno essere in egual modo variati mediante il preavviso opportuno.

Le partenze medesime potranno però, per ragioni di ordine pubblico o di interesse postale, commerciale e politico, essere ritardate od anticipate sull'ordine scritto del ministro della marina o in sua vece dell'Ispettorato dei servizi marittimi e dei suoi rappresentanti, o, per causa di forza maggiore, di cui sarà giudice il commissario del Governo nei singoli porti, senza che si possa chiedere alcun compenso dai concessionari o dai terzi.

I ritardi però non dovranno esser tali da reclamare un aumento del materiale prescritto per ciascuna linea.

I piroscafi non potranno approdare ad altri punti che a quelli designati nel loro itinerario, salvo il caso di forza maggiore, che dovrà essere giustificato con processo verbale a tenore di legge. I concessionari però potranno eseguire altri approdi, dopo toccati i porti capolinea.

Se l'approdo per forza maggiore avrà luogo in un porto estero, il processo verbale dovrà essere vidimato dal Consolato italiano, ed in sua mancanza dalle autorità locali.

In caso di ritardo nella traversata, i capitani abbrevieranno il tempo di sosta nei diversi punti di approdo, riducendolo allo stretto necessario, allo scopo di arrivare a destinazione in orario o col minor ritardo possibile.

Art. 3.

I viaggi designati dovranno essere eseguiti da approdo ad approdo colla velocità normale indicata per le rispettive linee.

Per velocità normale si intende quella che dovranno avere i piroscafi in circostanze di ordinaria navigazione, e sulla medesima saranno stabiliti i relativi orari.

Art. 4.

Il ministro della marina potrà, udito il Comitato pei servizi marittimi, attuare provvisoriamente o definitivamente approdi e far eseguire viaggi straordinari. In casi di eccezionale gravità ed urgenza il ministro potrà disporre senz'altro in via provvisoria.

Nel caso di attuazione di approdi la sovvenzione sarà variata in proporzione all'aumento della percorrenza e degli oneri del nuovo approdo.

L'attuazione di approdi non dovrà però costituire un aumento di percorrenza tale da richiedere aumento di materiale.

Nel caso di viaggi straordinari che possano essere eseguiti col materiale assegnato alle rispettive linee, saranno rimborsate ai concessionari le spese vive d'esercizio.

Sorveglianza dei servizi.

Art. 5.

La sorveglianza del servizio spetta al ministro della marina che la esercita per mezzo dell'Ispettorato dei servizi marittimi e dei commissari del Governo. I funzionari dell'Ispettorato hanno diritto di eseguire a bordo dei piroscafi sovvenzionati o presso le singole amministrazioni dei concessionari tutte le indagini che occorresse di fare per accertare l'applicazione del presente capitolato.

Art. 6.

Perchè si possa controllare la regolarità dei viaggi, i comandanti dei piroscafi sono obbligati ad inviare al Ministero della marina o di consegnare al commissario del Governo nei singoli scali ad ogni arrivo a destinazione un estratto del giornale di bordo, indicante le circostanze occorse nell'intero viaggio.

Cauzione.

Art. 7.

Entro un mese dall'approvazione legislativa del contratto i concessionari delle linee dovranno prestare una cauzione corrispondente al 10 per cento dell'ammontare annuo della sovvenzione.

La cauzione dovrà essere prestata in titoli di rendita o in valori garantiti dallo Stato, oppure costituendo il pegno sopra uno o più piroscafi dei concessionari, e che dovranno essere a tale uopo assicurati presso una Società italiana di assicurazioni accettata dal Ministero della marina per una somma che garantisca l'ammontare della cauzione.

Art. 8.

La cauzione è vincolata a garanzia degli obblighi assunti e delle responsabilità incorse così dal concessionario come dalle persone per cui egli deve rispondere civilmente. La cauzione serve eziandio per garantire il pagamento delle multe definitive inflitte, che non fossero pagate dal concessionario o non si potessero prelevare dalle sovvenzioni. In questo caso si provvederà, mediante decreto del ministro della marina, a prelevare le somme dalla cauzione, la quale deve essere immediatamente reintegrata. Non avvenendo ciò, il contratto si intenderà risoluto per colpa del conessionario.

I crediti del Governo verso i concessionari godranno di privilegio sulla cauzione in confronto di ogni altro credito contro il concessionario per parte dei terzi, qualunque sia la precedenza degli atti giudiziari.

Ricevimento, custodia, trasporto e consegna degli effetti postali.

Art. 9.

I concessionari hanno l'obbligo del trasporto gratuito regolare e compiuto di tutti gli effetti postali descritti sui fogli di via, senza limitazione di peso, siano essi originari od a destinazione del Regno, siano originari o a destinazione di Stati esteri.

Sotto la denominazione di effetto s'intende tutto ciò che per legge la posta ha diritto di trasportare, compresi i pacchi postali del peso ciascuno non superiore a 5 chilogrammi. Per quelli di peso superiore che potessero in avvenire essere istituiti sarà corrisposto ai concessionari un compenso da stabilirsi dal Comitato pei servizi marittimi in misura non superiore al 50 per cento delle tasse riscosse dall'Amministrazione delle poste.

L'obbligo del trasporto gratuito degli effetti vale anche per le linee che i concessionari esercitassero per loro conto, senza sovvenzione dello Stato, verso qualsiasi direzione.

I concessionari avranno pure l'obbligo di trasportare gratuitamente gli oggetti e le provviste riferentisi al servizio postale, telegrafico e telefonico dipendente dal Ministero delle poste e dei telegrafi nel limite del 2 per cento della portata lorda di ciascun piroscafo in ciascun viaggio.

Art. 10.

I concessionari dovranno destinare su ogni piroscafo un locale spazioso lontano dalla macchina e ben riparato per collocarvi gli effetti; questo locale dovrà chiudersi a chiave, rimanendo la custodia degli effetti affidata al capitano del piroscafo sotto la sua responsabilità.

Qualora l'Amministrazione delle poste chiedesse di destinare a bordo pel servizio degli effetti uno o due impiegati ed un servente, i concessionari saranno in obbligo di assegnare ai primi, senza corrispettivo, un camerino con letti, indipendentemente da apposito e sufficiente locale sopra coperta ed in luogo centrale per le operazioni postali durante il tragitto, ed al servente una cuccetta, di seconda classe. Questo locale dovrà essere mantenuto pulito ed illuminato a spese dei concessionari.

Il vitto per gl'impiegati sarà calcolato a metà di quello dei viaggiatori.

Art. 11.

Qualora un piroscafo fosse costretto ad ancorarsi in rada per causa di cattivo tempo, l'impiegato delle poste potrà richiedere che sia messa a disposizione, pel servizio degli effetti, una idonea imbarcazione, di cui avrà a prendere il comando uno degli ufficiali di bordo, sempre quando il capitano del piroscafo stimi che lo sbarco degli effetti possa farsi senza pericolo col mezzo suaccennato.

Qualora non fosse imbarcato l'impiegato, o questi cadesse ammalato nel tragitto, alle operazioni suddette provvederà il comandante del piroscafo.

Ove poi, per avaria, un piroscafo dovesse approdare in qualche porto o rada non indicati nell'itinerario della linea, per cui si trovasse nella impossibilità di proseguire la corsa, il capitano sarà in obbligo di fare la consegna degli effetti all'ufficio di posta locale o viciniore, per essere inoltrati a destinazione coi mezzi ordinari o col primo piroscafo nazionale od estero, rimanendo le spese a carico dei concessionari.

Art. 12.

I concessionari dovranno far ritirare gli effetti dagli uffizi postali al porto o dagli uffizi sanitari o consolari, dalle capitanerie, dagli uffizi di porto, dalle dogane, ovvero, in difetto di essi uffizi, dagli agenti incaricati di trasportare gli effetti medesimi allo scalo di imbarco ove non sia possibile diversamente.

Essi dovranno egualmente operare la consegna degli effetti in arrivo negli uffizi suddetti od agli agenti suindicati.

La consegna ed il ricevimento degli effetti potranno, a richiesta del Ministero della marina, d'accordo con quello delle poste e dei telegrafi, effettuarsi anche presso le agenzie dei concessionari.

Il trasporto degli effetti da terra a bordo e viceversa sarà a carico dei concessionari i quali dovranno adottare le misure necessarie onde le relative operazioni siano compiute con sicurezza, senza pericolo d'avaria e senza perdita di tempo.

Per facilitare poi la distribuzione delle corrispondenze nei porti d'approdo e la rispedizione degli effetti dai porti stessi, i concessionari dovranno, a richiesta del Governo, attuare a proprie spese speciali comunicazioni cogli uffizi semaforici che verranno all'uopo designati.

Art. 13.

Per la consegna ed il ricevimento degli effetti, i concessionari si uniformeranno alle disposizioni che saranno emanate dal Ministero della marina, d'accordo

con quello delle poste e dei telegrafi, nello scopo di accertare il numero e la natura dei dispacci per la conseguente responsabilità.

Le operazioni di sbarco degli effetti dovranno precedere qualsiasi altra operazione e dovranno effettuarsi non appena i piroscafi siano ormeggiati.

I piroscafi dovranno salpare non appena siano stati ricevuti a bordo gli effetti.

Art. 14.

Il prodotto delle tasse delle corrispondenze e dei pacchi e del loro trasporto è devoluto interamente all'Amministrazione delle poste.

Non saranno ricevute a bordo altre corrispondenze che quelle regolarmente consegnate dagli uffizi di posta, tanto interni che esteri, indicati dal Ministero delle poste e dei telegrafi, o che saranno immesse nella cassetta mobile d'impostazione delle lettere, di cui ciascun piroscafo sarà provveduto a cura dei concessionari, ai quali faranno carico anche le riparazioni, e che dovrà essere consegnata, unitamente agli effetti, agli uffizi postali nei luoghi di approdo. Qualunque contravvenzione alle leggi postali per parte dei concessionari o loro agenti sarà punita a norma di dette leggi.

I comandanti dei piroscafi su qualunque linea esercitata dai concessionari saranno obbligati ad aprire le suaccennate cassette mobili d'impostazione, per estrarne le corrispondenze e formare i dispacci postali, attenendosi a tutte le disposizioni che saranno emanate dal Ministero della marina d'accordo con quello delle poste e dei telegrafi.

I detti comandanti saranno inoltre tenuti allo smercio dei francobolli, biglietti e cartoline postali.

Potrà richiedersi ai concessionari che siano tenute esposte nelle agenzie cassette mobili d' impostazione con obbligo alle agenzie stesse di estrarne le corrispondenze o di farle consegnare ai comandanti dei piroscafi.

Saranno affissi sul ponte e nelle sale dei viaggiatori degli avvisi, stampati a cura del Ministero delle poste e dei telegrafi, relativi all' interdizione del trasporto delle corrispondenze.

I concessionari però potranno trasportare gratuitamente sulle linee da essi esercitate e con esenzione delle tasse postali le lettere ed i pieghi concernenti esclusivamente l'Amministrazione delle linee stesse, nonchè quelli relativi al servizio cumulativo.

I concessionari, senza il consenso del Governo, non potranno sulle linee sovvenzionate trasportare effetti fra i porti esteri per conto di un altro Stato.

Art. 15.

I concessionari saranno responsabili, salvo il caso di forza maggiore, di tutti i danni risultanti all'Amministrazione postale per perdite, manomissioni o avarie degli effetti, e dovranno tener questa rilevata dall'indennità che dovesse rifondere ai terzi.

Piroscafi.

Art. 16.

I piroscafi che i concessionari dovranno costruire per l'attuazione dei servizi sovvenzionati e quelli che man mano dovranno essere sostituiti ai termini dell'art. 18, devono essere costruiti nei cantieri italiani.

I concessionari potranno ricorrere ai cantieri esteri nei due casi seguenti:

1° quando i cantieri nazionali di prim' ordine domandino un prezzo del 7 per cento superiore al valore risultante dalla media dei prezzi, escluso il massimo ed il minimo, di sei cantieri inglesi di prim' ordine, tre dei quali scelti dalla Società e tre dal cantiere con il quale è contrattata la costruzione, sopra richiesta del prezzo da farsi in base a disegni e specificazioni dettagliati;

2° quando non possano ottenere da alcun cantiere italiano di prim' ordine la consegna del materiale entro un anno.

I concessionari avranno però diritto di ricorrere all'industria estera senza vincolo di sorta per la costruzione di un quarto del tonnellaggio occorrente per i servizi.

Nel caso in cui nell'applicazione delle disposizioni contenute nel presente articolo, sorgessero divergenze, saranno risolute dal ministro della marina.

Art. 17.

Il ministro della marina, in base alle condizioni dell'art. 16, ha facoltà, udito il Comitato pei servizi marittimi, di concedere all'assuntore una dilazione di non oltre tre anni (a decorrere dal 1° luglio 1910), per l'impiego dei piroscafi aventi le caratteristiche prescritte, autorizzandolo frattanto a prendere a nolo, ove occorra, e ad assegnare temporaneamente ai servizi piroscafi le cui caratteristiche non si discostino molto da quelle prescritte ed aventi i migliori requisiti possibili, da accertarsi dalla Commissiane di visita.

In tal caso la sovvenzione complessiva attribuita alla linea, sarà ridotta proporzionalmente, secondo la formula seguente:

$$S' = S - (a + b)$$

in cui:

S' rappresenta la sovvenzione ridotta;
S rappresenta la sovvenzione normale;
a la ritenuta per deficienza di velocità:
b la ritenuta per deficienza di tonnellaggio.

$$a = S - \left(\frac{S}{2} + \frac{S}{2}\left(\frac{V'}{V}\right)^3\right)$$

$$b = S - \left(0.65\ S + 0.35\ S\frac{T'}{T}\right)$$

delle quali:

V' rappresenta la velocità effettiva;
V rappresenta la velocità prescritta;
T' rappresenta il tonnellaggio effettivo;
T rappresenta il tonnellaggio prescritto.

La riduzione della sovvenzione si calcola per viaggio.

Art. 18.

Nel periodo dei tre anni di cui all'articolo precedente, i concessionari dovranno adibire ai servizi piroscafi di nuova costruzione.

Potranno rimanere in servizio fino al termine del contratto, purchè mantengano le caratteristiche prescritte, i piroscafi *Barletta*, *Brindisi*, *Gallipoli*, *Jolanda* e *Molfetta*.

È pure consentito ai concessionari di surrogare temporaneamente nei casi di ordinarie riparazioni, con piroscafi usati, quelli normalmente adibiti ai servizi.

Art. 19.

I piroscafi da assegnarsi al servizio dovranno essere

coperti da bandiera nazionale e di assoluta proprietà del concessionario, salvo il caso di sostituzione di cui all'art. 17, e godranno delle prerogative che sono o che potrebbero essere accordate ai piroscafi postali.

Art. 20.

I piroscafi da assegnarsi ai servizi sovvenzionati, salvo per il primo triennio il disposto dell'art. 17, devono essere di tonnellaggio e di velocità non inferiori a quelli indicati nella tabella annessa alla convenzione e il loro numero dovrà essere per ciascuna linea tale che si possa provvedere alla regolare ed esatta esecuzione del servizio e non dovrà essere inferiore a quello indicato nella tabella predetta.

L'assuntore non è esonerato dall'obbligo di disimpegnare il servizio nei modi stabiliti, in alcun caso e nemmeno se egli non possa disporre di parte del materiale da esso assegnato ad una linea, per causa di forza maggiore o di riparazione, eccetto però nel caso previsto dall'art. 24 e dall'art. 37.

La Società si obbliga di accettare pei servizi contemplati nel presente capitolato aumenti di velocità e di tonnellaggio con piroscafi di nuova costruzione che fossero ritenuti necessari in armonia a nuovi criteri nella complessa sistemazione dei servizi adriatici dietro un equo corrispettivo proporzionato all'aumento di velocità e di tonnellaggio per le maggiori spese di esercizio ed altre occorrenti, e sempre quando essa possa beneficiarsi del costituendo Istituto del credito navale.

In tal caso le modalità per l'attuazione di detti provvedimenti saranno concordate fra il Governo e la Società Puglia.

Art. 21.

La forza delle macchine dei piroscafi dovrà essere tale da corrispondere alla velocità normale richiesta dall'articolo seguente.

Art. 22.

In ogni piroscafo dovrà essere segnata la linea di minima immersione per garantire la stabilità e le condizioni di buona navigazione o la linea della immersione massima (*Free Board*) secondo le norme del « Board of trade » adottate dai registri nazionali.

I piroscafi ad una immersione media corrispondente alla metà del carico totale (*dead weight*), dovranno sottostare ad una prova di velocità, con mare calmo o leggermente mosso della durata di 12 ore, durante le quali dovranno mantenere una velocità superiore del 12 per cento a quella prescritta per le linee fino a 13 nodi e superiore del 10 per cento a quella prescritta per le linee di velocità maggiore ai 13 nodi.

L'altezza dei ponti negli alloggi passeggeri, misurata dalla faccia superiore del tavolato del ponte alla faccia inferiore dei bagli del ponte sovrastante, non dovrà essere minore di metri 2 per i piroscafi al di sopra di 1500 tonnellate di stazza lorda fino a 3000 tonnellate, e di metri 2.20 per quelli superiori a 3000 tonnellate di stazza lorda.

In ogni piroscafo vi debbono essere battelli ed apparecchi di salvataggio in numero corrispondente allo scopo ed un numero sufficiente di scale, nonchè cinture di sicurezza in numero almeno eguale a quello massimo dell'equipaggio e dei passeggeri.

L'equipaggio dovrà addestrarsi almeno una volta al mese al maneggio delle barche o zattere di salvataggio.

Gli scafi, le macchine, le caldaie e tutti gli oggetti di dotazione dovranno essere tenuti in istato di perfetta conservazione: le caldaie dovranno essere surrogate con caldaie nuove o riparate a nuovo, appena ciò sia riconosciuto necessario dalla Commissione di visita.

Gli scafi, le macchine e le caldaie dei piroscafi da costruire dovranno essere solidamente e diligentemente costruiti, a seconda dei sistemi più moderni e perfezionati con materiali di prima qualità e classificati alla più alta classe del registro nazionale o di altro autorizzato.

Tutti i piroscafi nuovi da assegnarsi al servizio, di una stazza lorda superiore a 500 tonnellate saranno costruiti con doppio fondo esteso almeno per due terzi della lunghezza dello scafo.

In massima non sono consentiti passaggi attraverso le paratie stagne regolamentari.

Ogni compartimento dovrà potersi esaurire in modo efficace mediante tubolatura in connessione con le pompe di macchina e con una pompa speciale di esaurimento.

Le pompe di circolazione delle motrici, qualora non siano azionate dalle motrici stesse, avranno adattamenti per poter pompare acqua dal compartimento stesso.

Tutti i piroscafi dovranno avere installazioni interne sistemate in modo da rendere agevole, mediante facili adattamenti, il trasporto delle truppe, di quadrupedi e di materiale da guerra.

I piani dei piroscafi da costruirsi nuovi, o da acquistarsi e quelli delle loro macchine verranno presentati al Ministero della marina per l'approvazione prima di cominciarne la costruzione e rispettivamente prima di conchiudere il contratto di costruzione o di acquisto.

Art. 23.

I piroscafi saranno forniti di locali bene arredati per i passeggeri di 1ª e 2ª classe e per gli ufficiali di bordo e di locali bene aereati per i passeggeri di terza classe e per l'equipaggio, in modo da poter sostenere favorevolmente il confronto con i migliori piroscafi destinati al trasporto dei passeggeri.

I piroscafi assegnati alle linee internazionali, la cui traversata eccedesse due pernottazioni, saranno provveduti di un conveniente numero di cuccette mobili per uso dei passeggeri di terza classe.

Ogni cuccetta sarà corredata di un materasso, di un guanciale e di una coperta di lana.

Tutti i locali destinati ai passeggeri e all'equipaggio saranno forniti di un numero sufficiente di sportellini e di boccaporti, e nel caso se ne riconoscesse la necessità, anche di ventilatori ed estrattori.

Le donne in qualunque classe prendano posto, avranno diritto ad essere alloggiate in locali riservati ad esse soltanto.

Art. 24.

Il concessionario non potrà intraprendere l'esercizio delle linee di navigazione da esso assunte se non sarà fornito del numero dei piroscafi occorrenti alla esecuzione di tutti i servizi contemplati nel presente capitolato, i quali dovranno avere tutte le caratteristiche richieste dal presente capitolato salvo il disposto dell'art. 17.

Nel caso che un piroscafo si perdesse, il concessionario dovrà provvedere provvisoriamente al servizio con altro piroscafo capace di compiere i viaggi nel tempo prescritto, quantunque non soddisfaccia pienamente alle condizioni stabilite, ed avrà l'obbligo di sostituirlo con altro corrispondente alle condizioni stesse, nel termine che sarà determinato dal ministro della marina.

In questo caso sarà applicata una ritenuta sulla sovvenzione non superiore al 20 per cento. La misura di tale ritenuta sarà determinata caso per caso dal Comitato pei servizi marittimi.

Qualora però la perdita di un piroscafo avvenga nell'ultimo quinquennio il piroscafo stesso potrà essere sostituito con altro corrispondente sostanzialmente alle caratteristiche di quello perduto.

I piroscafi, nei casi contemplati dai precedenti due comma, dovranno sempre essere accettati dalla Commissione di visita di cui all'art. 25.

Art. 25.

Per l'accettazione del materiale navale di primo impianto, sia nuovo, sia già in navigazione, ma rispondente alle condizioni del presente quaderno d'oneri, nonchè di quello che sarà in seguito costruito, il Ministero della marina nominerà apposita Commissione, la quale, nelle visite del materiale si atterrà al regolamento speciale per l'esecuzione dei servizi marittimi, da emanarsi dal Ministero medesimo, ed alle istruzioni di cui ai seguenti articoli.

La Commissione visita lo scafo internamente ed esternamente esigendo, dove occorra, che esso sia messo a secco in un bacino o sopra uno scalo, da designarsi d'accordo fra il Governo ed il concessionario. Ispeziona ugualmente la macchina o le caldaie e verifica gli attrezzi e i corredi di dotazione fissa o di ricambio.

Procede inoltre alle prove di velocità in mare, le quali devono essere eseguite sotto la pressione di regime.

Art. 26.

L'ispezione della Commissione di visita può essere eseguita anche per quei piroscafi, che, quantunque ammessi al servizio, siano stati assoggettati a riparazioni di qualche importanza.

In questo caso il concessionario, nella domanda che presenterà per la visita, indicherà la natura e lo scopo dei lavori eseguiti.

Art. 27.

Ogni quadriennio dalla data dell' incominciamento del servizio, il ministro della marina dovrà far procedere alla visita del materiale, con facoltà di farvi eseguire tutti i lavori necessari perchè esso si trovi nelle condizioni stabilite, nonchè di eliminare quei piroscafi che fossero riconosciuti non rispondenti al capitolato, i quali dovranno essere surrogati nel termine che verrà notificato dal ministro suddetto, senza pregiudizio della regolare esecuzione del servizio.

Art. 28.

Oltre il disposto dell'articolo precedente il ministro della marina potrà far eseguire visite straordinarie, allo scopo di accertare se i piroscafi riuniscano tutte le condizioni necessarie alla regolarità del servizio ed al comodo dei passeggieri.

Risultando dalle visite che taluno dei piroscafi non soddisfi alle condizioni sopra accennate, il concessionario dovrà, nel limite di tempo che verrà assegnato surrogarlo ed uniformarsi a quelle altre prescrizioni che saranno emanate, ferma la responsabilità che il concessionario possa avere incontrato per ritardi od inconvenienti seguiti.

Art. 29.

Se la Commissione di visita muovesse eccezioni sull'ammissione o riammissione dei piroscafi, il ministro della marina inviterà il concessionario a fare quelle osservazioni che stimasse opportuno intorno alle deliberazioni della Commissione stessa, dopo di che il ministro predetto delibererà inappellabilmente in merito.

Art. 30.

Le spese per indennità di missione alle Commissioni per la esecuzione delle visite dei piroscafi saranno a carico del bilancio del Ministero della marina eccetto per le visite previste all'art. 25 le cui spese saranno rimborsate dal concessionario.

Art. 31.

I concessionari indicheranno al ministro della marina le linee sulle quali intendono destinare i singoli piroscafi; questi non potranno essere distolti dalle linee così indicate e sostituiti con altri, senza l'autorizzazione del predetto ministro.

A tale effetto i verbali di visita indicheranno tutte le linee alle quali il piroscafo potrà essere assegnato.

Equipaggi.

Art. 32.

La composizione degli equipaggi dei piroscafi sovvenzionati è determinata da apposite tabelle, stabilite di concerto fra il Ministero della marina ed i concessionari.

Il personale di bassa forza destinato a comporre gli equipaggi dei piroscafi addetti alle linee sovvenzionate sarà designato da appositi uffici di collocamento istituiti presso le capitanerie e gli uffici di porto con eguale rappresentanza tanto dei concessionari, quanto della gente di mare. Ad entrambe le parti è riconosciuto il diritto al rifiuto.

I concessionari avranno facoltà di assumere personale di bassa forza indipendentemente dagli uffici di collocamento quando questi non abbiano personale disponibile alle condizioni del contratto tipo di arruolamento di cui all'articolo seguente.

Art. 33.

I concessionari si obbligano di adottare il contratto tipo di arruolamento degli equipaggi che sarà stabilito dal Ministero della marina, tenuto conto delle consuetudini vigenti, delle mutate condizioni della vita di bordo e della specialità delle linee cui si riferisce il presente capitolato.

Gli alloggi del personale di bassa forza dovranno soddisfare ai requisiti dell'igiene. In ogni caso saranno concessi metri cubi 3 per ogni persona quando posti in batteria o sul ponte, e metri cubi 3.500 quando posti in corridoio.

Nei piroscafi di nuova costruzione gli alloggi do-

vranno avere speciale cabina-bagno munita di doccia e cessi particolari, e dovranno gli alloggi stessi essere disposti in modo che sia possibile porvi tavoli o tavole mobili per i pasti.

Per gli alloggi degli ufficiali provvederà il regolamento.

A bordo di ciascun piroscafo sarà tenuta affissa una tabella indicante il vitto che al personale navigante di bassa forza deve essere somministrato.

Art. 34.

Sui piroscafi sarà riservato apposito ed idoneo locale per gli ammalati, e specialmente pei mentecatti, affinchè non riescano di molestia o di pericolo agli altri passeggeri; ed altro locale aereato per i prigionieri militari ed i detenuti civili, ove occorra.

Art. 35.

Gli assuntori hanno l'obbligo, a richiesta del ministro della marina, di adottare speciali modificazioni e nuovi adattamenti così nello scafo come nell'apparato motore che in seguito a nuove invenzioni o applicazioni scientifiche od industriali, non coperte da brevetti fuori commercio, e che divenissero di uso normale nei servizi concorrenti delle rispettive linee, o che altrimenti siano riconosciuti indispensabili sempre che siano conciliabili col tipo di nave in esercizio, come pure tutte quelle particolari installazioni assolutamente richieste dal genere di traffico della linea a cui sono adibiti, quali camere frigorifere, apparecchi di radiotelegrafia o radiotelefonia ed altri.

In caso di contestazione giudicherà un Consiglio di arbitri composto di un ufficiale superiore del genio navale, designato dal ministro della marina, di un delegato dei concessionari e di un terzo eletto dal primo presidente della Corte di cassazione di Roma.

Questo Consiglio stabilirà quale adeguato compenso sia dovuto ai concessionari per le modificazioni richieste.

Requisizione e noleggio dei piroscafi.

Art. 36.

I piroscafi addetti ai servizi sovvenzionati possono, per grave necessità pubblica, essere requisiti dall'autorità amministrativa con l'osservanza delle disposizioni legislative in materia.

Art. 37.

Il ministro della marina avrà diritto di noleggiare pei servizi straordinari dello Stato i piroscafi dei concessionari completamente armati.

In questo caso sarà corrisposto ai concessionari un compenso risultante dai seguenti elementi per tutta la durata effettiva del noleggio:

1° il 5 per cento annuo per interesse sul valore attuale del piroscafo;

2° il rimborso delle spese vive e cioè:

a) il 12 per cento annuo sul valore iniziale del piroscafo per le quote di ammortamento, manutenzione e riparazioni ordinarie, spese di amministrazione e fondo grandi riparazioni;

b) consumo del carbone e delle materie grasse, paghe e panatiche dell'equipaggio, e spese portuali ed assicurazione.

Il materiale dovrà essere restituito nelle condizioni in cui fu consegnato, salvo il deprezzamento normale.

Trasporto dei viaggiatori e delle merci.

Art. 38.

I concessionari saranno obbligati al trasporto dei viaggiatori e delle merci per tutti gli scali toccati dai loro piroscafi, sotto l'osservanza delle tariffe e delle condizioni approvate dal Comitato pei servizi marittimi con l'intervento del rappresentante dei concessionari.

Nello scopo di facilitare i detti trasporti, i concessionari dovranno stabilire apposite agenzie in tutti i luoghi di approdo.

Tariffe e noli.

Art. 39.

All'inizio dei servizi le tariffe ed i noli da applicarsi al trasporto dei passeggeri, delle merci e del bestiame fra tutti i porti del Regno saranno inferiori del 10 per cento alle tariffe di fatto in vigore nel 1909.

Successivamente saranno apportate a queste tariffe iniziali, d'accordo fra il Comitato pei servizi marittimi e il concessionario, ulteriori riduzioni graduali fino a raggiungere il limite segnato dalle tabelle *A*), *B*), *C*) di cui in appresso, e ciò man mano che l'incremento del traffico permetta di compensare le maggiori spese ed i minori introiti derivanti dalle riduzioni stesse o quando gli utili netti dell'azienda eccedano il 5.50 per cento del capitale azionario. In quest'ultimo caso, la riduzione dovrà essere contenuta nel limite dell'eccedenza.

L'ispettorato dei servizi marittimi dovrà provvedere all'accertamento delle tariffe di fatto, per sottoporle all'approvazione del Comitato pei servizi marittimi, il quale entro un anno dall'attuazione dei servizi provvederà perchè le tariffe stesse siano perequate e rese proporzionali, per quel che riguarda le merci, alle distanze più brevi.

Qualora nell'applicazione delle tariffe di fatto, ridotte del 10 per cento, i prezzi di trasporto risultassero per qualche percorso inferiori alle tariffe di cui nelle tabelle seguenti, l'assuntore avrà facoltà di applicare queste ultime tariffe.

Tabella **A**.

Passeggeri.

Velocità prescritta da porto a porto	Centesimi per passeggero-chilometro		
	1ª classe	2ª classe	3ª classe
Per le linee con velocità inferiore a:			
15 miglia all'ora	6 —	3 80	2 —
da 15 a meno di 18 miglia	7 —	4 50	2 25
da 18 a 20 miglia	8 —	5 —	2 50
oltre 20 miglia	11 —	7 —	3 50

Dopo 333 chilometri si applica una riduzione del 20 per cento sulla quota unitaria dei 333 chilometri antecedenti fino a 1000 chilometri. Dopo 1000 chilometri si applica una quota fissa per passeggero-chilometro corrispondente al 50 per cento di quella iniziale.

Sui piroscafi per passeggeri potranno aggiungersi cabine di lusso e cabine a un posto a prezzi superiori a quelli normali.

Tali prezzi saranno determinati dal Comitato pei servizi marittimi.

Il numero delle cabine di lusso non potrà eccedere il 15 per cento del numero totale dei posti di 1ª classe.

Tuttavia a richiesta dei concessionari il Comitato pei servizi marittimi potrà autorizzare l'impianto di un numero maggiore di tali cabine.

I ragazzi inferiori ai cinque anni di età saranno esenti da qualsiasi pagamento (vitto escluso): dai cinque ai dieci anni pagheranno metà tariffa.

Il costo del vitto e delle consumazioni a bordo sarà determinato dal Comitato pei servizi marittimi, tenendo presente quanto si pratica dalle altre Compagnie di navigazione.

Il vitto non è obbligatorio pei passeggeri nei viaggi della durata inferiore a 12 ore.

Ogni passeggero di 1ª classe avrà diritto di portare con sè gratuitamente 100 chilogrammi di bagaglio, e ogni passeggero di 2ª e 3ª classe 70, anche se il bagaglio è costituito da derrate o prodotti agricoli per il mercato, evitando che questa facoltà assuma carattere di abuso.

Il concessionario non potrà esigere alcun diritto di imbarco e sbarco nei porti dove il piroscafo, per giudizio datone dal Ministero della marina, può attraccare alla banchina.

Negli altri porti dovrà curare l'imbarco e sbarco dei passeggeri e dei loro bagagli e non potrà percepire compenso superiore a quello che sarà determinato dal Ministero della marina.

Tabella B.

Merci.

Zone di percorrenza	Centesimi per tonnellata-chilometro			
	1ª categ.	2ª categ.	3ª categ.	4ª categ.
Da 1 a 100 chilometri . . .	10 —	8 —	5 —	3 —
Da oltre 100 a 200 chilom.	5 —	4 —	3 —	2 —
» 200 a 300 »	3 —	2 —	0 5	0 5
» 300 a 400 »	2 —	1 —	0 5	0 5

Oltre i 400 chilometri si applicherà mezzo centesimo per tonnellata-chilometro per qualsiasi categoria di merci.

Il Comitato pei servizi marittimi vigilerà perchè nell'applicazione delle tariffe i concessionari non accordino sulla stessa linea ribassi a vantaggio o a danno dei singoli porti o di singoli speditori.

Le tariffe si applicano come minimo per 200 chilometri e pei percorsi successivi di 20 in 20 chilometri indivisibili e per quintale. Le frazioni di quintale sono rispettivamente calcolate per mezzo quintale o per quintale intero.

L'importo minimo di ogni spedizione è di lire una.

Per ogni spedizione superiore a 100 tonnellate potranno, sotto determinate condizioni, essere consentiti degli abbuoni in misura da stabilirsi d'accordo fra il Comitato pei servizi marittimi e i concessionari.

La classificazione delle merci sarà posta dal Comitato pei servizi marittimi in analogia con la classificazione in uso pei trasporti nelle ferrovie dello Stato.

Ove si tratti di riunire due o più classi, le merci di regola non potranno essere assegnate alla classe superiore.

Nella misura del nolo suindicato non sono compresi i diritti di imbarco e sbarco.

Gli speditori dovranno consegnare le merci sotto paranco.

Lo sbarco delle merci sarà fatto a cura dei concessionari, i quali per lo sbarco non potranno applicare tariffe superiori a quelle che saranno determinate dal Ministero della marina.

Tuttavia per partite d'importanza speciale, i concessionari potranno consentire al ricevitore di ritirare la merce sotto paranco.

Per le merci voluminose sarà applicato un aumento del 50 o del 100 per cento, a seconda che la merce sia rispettivamente di peso inferiore a 250 o a 150 chilogrammi per metro cubo.

Tabella C.

Bestiame.

Zona di percorrenza	Lire per capo			
	1ª classe	2ª classe	3ª classe	4ª classe
Da 1 a 300 chilometri . . .	6 —	4 —	1 50	1 —
Per ogni 50 chilometri in più fino a 500	1 —	0 75	0 50	0 25
Per ogni 100 chilometri in più oltre i 500	0 50	0 40	0 25	0 10

Appartengono alla 1ª classe: cavalli, muli, buoi, tori, vacche e vitelli:

alla 2ª classe: asini, muletti, puledri piccoli e vitellini;

alla 3ª classe: montoni, capre, pecore e porci;

alla 4ª classe: capretti, agnelli e porcellini da latte.

Il nolo per l'uso del *box* non è compreso nei prezzi suddetti.

Le modificazioni alla classificazione suindicata saranno determinate d'accordo fra il Comitato pei servizi marittimi e i concessionari.

Le tariffe approvate con la legge 29 giugno 1905, n. 298, per i trasporti dalla Sardegna continueranno ad essere applicate, ove risultassero inferiori alle tariffe stabilite nel presente articolo.

Art. 40.

Per i trasporti da e per i porti esteri, il Comitato pei servizi marittimi determinerà i noli massimi che i concessionari potranno percepire così per le merci, come pei passeggeri. Questi noli non potranno in verun caso essere superiori a quelli praticati dalle Compagnie concorrenti.

Le tariffe potranno essere sottoposte a revisione per parte del Comitato per i servizi marittimi, sentiti i concessionari.

Le variazioni delle tariffe dovranno essere rese pubbliche quindici giorni prima che vadano in vigore.

Le merci di esportazione provenienti da porti esteri, trasportate come complemento di carico sui piroscafi in partenza dall'Italia, non potranno in alcun caso essere tassate ad un prezzo inferiore al nolo applicato dai concessionari alle merci della stessa natura prese

in Italia per essere spedite alla stessa destinazione collo stesso piroscafo.

Le merci d'importazione imbarcate in un porto estero sopra un piroscafo a destinazione di un porto italiano non saranno mai tassate a un prezzo superiore al nolo applicato dai concessionari alle merci della stessa natura imbarcate nello stesso porto sopra il medesimo piroscafo per essere rispedite con o senza trasbordo ad un porto estero.

Art. 41.

I concessionari hanno l'obbligo del trasporto dei piccoli colli contenenti le merci determinate dal Comitato pei servizi marittimi e con le modalità da determinarsi dal Comitato stesso, sentiti i concessionari, i quali non potranno applicare al trasporto stesso tariffe superiori alle seguenti:

1° per i piccoli colli scambiati fra qualsiasi località del Regno, toccata da piroscafi adibiti alle linee aggiudicate:

fino a 60 kg. . . . . L. 1
fino a 120 kg. . . . . » 2

2° per i piccoli colli scambiati fra qualsiasi località del Regno e qualsiasi località del Mediterraneo, toccate da piroscafi adibiti alle linee aggiudicate:

fino a 60 kg. . . . . L. 2
fino a 120 kg. . . . . » 4

Il volume dei piccoli colli non dovrà superare un quarto di metro cubo.

Il trasporto dei piccoli colli sarà effettuato dall'agenzia di partenza a quella di destinazione con l'aumento sul prezzo di trasporto, per indennizzo di operazioni doganali ed altre relative al transito, di centesimi 10 pei piccoli colli di cui al n. 1 e di centesimi 20 per quelli di cui al n. 2.

Facilitazioni di viaggio e trasporti per conto dello Stato.

Art. 42.

I concessionari dovranno accordare:

a) tanto sulle linee interne quanto su quelle internazionali:

1° il viaggio gratuito, ai membri del Parlamento in carica, ed agli ex-deputati che abbiano almeno sette legislature e tre viaggi gratuiti all'anno per le loro famiglie, sempre escluso il vitto;

2° il viaggio gratuito di 1ª classe, escluso il vitto, che sarà per essi facoltativo, ai funzionari dell'Ispettorato dei servizi marittimi ed agli ispettori delle poste e dei telegrafi con le norme che saranno stabilite dall'Ispettorato generale dei servizi marittimi;

b) sulle linee internazionali, il viaggio gratuito, escluso il vitto:

1° a due missionari o due missionarie in seconda classe (uno potrà essere concesso in prima classe);

2° ai nazionali indigenti dimoranti all'estero od a quelli che rimpatrino per prestare servizio militare o che ritornino alla loro residenza all'estero dopo di aver prestato servizio militare, in numero di dieci (posti interi in 3ª classe) pei piroscafi che abbiano meno di 1000 tonnellate di stazza netta con l'aumento di uno ogni 200 tonnellate o frazione di 200 tonnellate al disopra delle 1000 fino al numero di 30.

Art. 43.

I concessionari dovranno accordare sulle linee interne la riduzione del 30 per cento sulle tariffe effettive, escluso il vitto:

1° alle famiglie dei membri del Parlamento;

2° agl'impiegati civili e militari e loro famiglie;

3° agli ufficiali e militari di truppa del R. esercito e della R. marina ed alle rispettive famiglie;

4° agli allievi d'Istituti nautici;

5° agli invitati ai congressi, alle fiere, alle esposizioni;

6° alle comitive di operai agricoltori e loro famiglie;

7° alle persone di servizio dei membri del Parlamento e degl'impiegati civili.

Sulle linee interne ed internazionali:

1° ai componenti le spedizioni scientifiche;

2° ai RR. agenti diplomatici e consolari e rispettive famiglie;

3° ai delegati commerciali viaggianti;

4° agl'impiegati governativi in genere che viaggiano per ragioni di servizio;

5° agl'insegnanti nelle RR. scuole all'estero e rispettive famiglie;

6° ai missionari ed alle missionarie italiani.

Ed in mancanza di speciali convenzioni coi ministri della guerra e della marina:

a) ai militari di ogni grado che viaggino a spese dello Stato;

b) ai cittadini emigrati all'estero che si rechino in Italia per presentarsi sotto le armi o che ritornino al paese estero di abituale residenza, dopo aver adempiuto agli obblighi di leva.

I concessionari dovranno inoltre trasportare in 3ª classe, con la riduzione del 50 per cento sulle tariffe effettive, escluso il vitto, i condannati civili e militari anche pel viaggio di ritorno espiata la pena, non che gl'imputati ed accusati che si traducono per conto dello Stato.

Il Governo si obbliga, dal canto suo, a parità di condizioni, di affidare a ciascun concessionario i trasporti che possono compiersi sulle linee a lui aggiudicate.

In caso di mobilitazione i concessionari sono obbligati a dare la preferenza nell'imbarco a chi è chiamato a prestare servizio militare.

Art. 44.

I concessionari dovranno accordare sulle linee interne la riduzione del 75 per cento sulle tariffe effettive, escluso il vitto, ai cittadini che viaggiano per prender parte alle elezioni politiche.

Art. 45.

I concessionari dovranno trasportare sulle linee internazionali marinai naufraghi o cittadini indigenti o sudditi indigenti delle colonie italiane in numero non superiore a 10 (in 3ª classe) per ogni viaggio per il compenso di L. 3 (vitto compreso) per ogni giorno di navigazione e di L. 1 se trattisi di fanciulli da 3 a 12 anni e gratuitamente i bambini di età inferiore ai 3 anni.

Il Ministero degli affari esteri rimborserà le somme dovute per questo titolo ai concessionari. Andranno però a carico del bilancio della marina le spese di rimpatrio degl'individui già appartenenti agli equipaggi di navi mercantili naufragate.

Le richieste per tali viaggi saranno fatte dal Ministero degli affari esteri e all'estero dai RR. consoli.

Art. 46.

Pel trasporto dei generi di privativa non che di derrate e oggetti comunque destinati al servizio governativo, sarà, a parità di condizioni, data la preferenza alla bandiera italiana, con speciale riguardo ai concessionari, ai prezzi da determinarsi con apposite convenzioni.

In mancanza di convenzioni speciali, sarà fatta una riduzione del 30 per cento sulla tariffa normale.

Art. 47.

In casi di eccezionale gravità ed urgenza riconosciute dai Ministeri della marina e della guerra, i concessionari saranno obbligati, a loro rischio e pericolo, di trasportare materie infiammabili ed esplosive conciliabilmente con le condizioni dei piroscafi.

Art. 48.

Le facilitazioni concesse per i citati articoli dal 42 al 46 inclusi saranno date anche su quelle linee non contemplate nel presente quaderno d'oneri, di cui i concessionari avessero o venissero ad avere per proprio conto l'esercizio.

Art. 49.

I concessionari dovranno provvedere perchè ad ogni approdo possano essere imbarcate le merci pronte per l'esportazione; a tale scopo dovranno lasciare un proporzionale spazio a bordo pei diversi scali in relazione con la media del movimento commerciale di essi, secondo che sarà stabilito dal Comitato pei servizi marittimi, sentiti i concessionari.

Gli speditori che almeno tre giorni prima della partenza del piroscafo dal porto capolinea abbiano impegnato lo spazio a bordo per il caricamento di merci in un porto di scalo, in caso di inadempimento da parte del vettore, potranno ricorrere all'azione giudiziaria derivante dal diritto comune.

Non adempiendo all'obbligo di cui nel primo comma del presente articolo i concessionari saranno tenuti verso gli speditori, la cui merce non venisse imbarcata, a eseguirne il trasporto nel viaggio successivo, senza compenso, sempre però che gli speditori stessi abbiano dato alle locali agenzie un preavviso di cinque giorni.

Quando non fosse presentata all'imbarco la merce impegnata, il concessionario avrà diritto al 50 per cento del nolo.

Art. 50.

In caso di straordinaria carestia o di altra calamità pubblica, che abbia per effetto di variare notabilmente le condizioni economiche normali del Regno o di alcune provincie, il ministro della marina potrà ordinare pei generi alimentari di prima necessità una temporanea riduzione di tariffe entro il limite del 50 per cento delle tariffe normali, senza che i concessionari abbiano diritto a verun compenso.

Art. 51.

È riservata facoltà al Governo, sentito il Comitato pei servizi marittimi ed il Consiglio dei ministri, di chiedere una riduzione di tariffe per agevolare l'esportazione dei prodotti nazionali o per sviluppare il commercio di determinate provincie. Siffatta riduzione avrà la durata di un anno e potrà essere prorogata di anno in anno.

Il minor introito che derivasse ai concessionari da questo provvedimento sarà compensato dallo Stato.

Art. 52.

La sorveglianza sulle tariffe è esercitata dall' Ispettorato dei servizi marittimi; le modificazioni di esse saranno devolute al Comitato pei servizi marittimi.

Al Comitato medesimo spetterà la definizione delle eventuali contestazioni fra i concessionari e gli speditori, caricatori ed altri terzi interessati. Le decisioni del Comitato pei servizi marittimi non sono appellabili dinanzi al Collegio degli arbitri, di cui all'art. 87, e non pregiudicano l'azione giudiziaria delle parti.

Art. 53.

Il Comitato pei servizi marittimi ha l'incarico di rivedere, d'accordo coi concessionari, le norme e le condizioni della polizza di carico per accertare che non contengano disposizioni contrarie alle leggi ed alle consuetudini.

Servizio cumulativo.

Art. 54.

Tanto per le merci in genere, quanto per i passeggieri, è fatto obbligo ai concessionari di attuare il servizio cumulativo con le ferrovie, con le altre Società di navigazione sovvenzionate e, possibilmente, con altre Società italiane di navigazione marittima e fluviale mediante unico contratto di trasporto ed istituendo tariffe con prezzi globali determinati sulle basi differenziali proprie a ciascuna amministrazione.

Sarà possibilmente pure attuato servizio cumulativo dai concessionari con Società di navigazione estere che esercitino linee per località non toccate da piroscafi italiani.

Il Comitato pei servizi marittimi determinerà le norme per l'esecuzione del servizio cumulativo fra Società di navigazione e stabilirà il riparto tra le Società sovvenzionate interessate delle spese di trasbordo e di custodia delle merci di esportazione a mezzo delle linee di concentramento.

I concessionari avranno l'obbligo, quando sia possibile, di costruire nei porti di transito appositi capannoni per le operazioni del servizio cumulativo.

Statistiche, relazioni annuali e bilanci.

Art. 55.

I concessionari hanno l'obbligo di compilare la statistica del movimento dei viaggiatori e delle merci per ciascuna delle linee esercitate con l'indicazione dei diversi introiti e di trasmetterne copia ogni due mesi all'Ispettorato dei servizi marittimi che ha diritto di controllarne la compilazione, al quale scopo i concessionari dovranno mettere a disposizione del funzionario incaricato tutti i documenti necessari per siffatto controllo.

I concessionari alla fine di ogni anno, e non oltre i sei mesi dalla chiusura dell'esercizio finanziario annuale, trasmetteranno al ministro della marina, insieme coi propri bilanci, una relazione tecnica ed economica dell'azienda delle linee, contenente la ripartizione così dei prodotti, come delle spese per ciascuna linea di cui hanno l'esercizio.

La liquidazione definitiva della sovvenzione non sarà fatta finchè non siano trasmessi al ministro della marina i documenti di cui al presente articolo e da esso trovati regolari, ferme però restando le anticipazioni di cui all'art. 76.

Art. 56.

Se i concessionari non adempissero agli obblighi di cui all'art. 55 o se ostacolassero le indagini che si praticassero ai termini dell'art. 5 e dell'art. 55 del presente capitolato, uditi il Consiglio di Stato ed il Comitato pei servizi marittimi, sarà sospeso il pagamento della sovvenzione.

Penalità.

Art. 57.

Nel caso di ritardato arrivo nei porti capolinea non derivante da forza maggiore dimostrata, o da autorizzazione ministeriale, i concessionari incorreranno in una multa di L. 50 per ciascuna ora di ritardo, in ragione di ogni 1000 cavalli di forza indicata dall'apparato motore.

Nell'applicazione di detta penalità non sarà tenuto conto del primo quarto d'ora. L'ora di arrivo sarà desunta dalla consegna agli uffici od agli agenti di cui nell'art. 12 del primo effetto postale da sbarcarsi.

Nel caso di omissione di viaggio o di parte di viaggio, senza prova che ciò avvenne per causa di forza maggiore, indipendentemente dalla perdita della relativa quota proporzionale di sovvenzione, sarà applicata una multa di L. 1000.

La mancanza di piroscafi non costituisce caso di forza maggiore.

Qualora un piroscafo, senza provata causa di forza maggiore e senza averne ottenuta l'autorizzazione dal ministro della marina, approdasse ad una località non contemplata nell'itinerario, i concessionari incorreranno in una multa di L. 200.

Il ritardo frapposto dai concessionari a rimpiazzare un piroscafo perduto o disadatto alla navigazione, oltre il termine stabilito dall'art. 24, sarà punito con una multa di L. 50 per ogni giorno di ritardo.

Qualora un piroscafo, senza prove che ciò avvenne per causa di forza maggiore, non approdasse ad uno degli scali prescritti, i concessionari incorreranno nella multa di L. 200.

Nel caso d'inosservanza dell'obbligo della divisa da indossarsi in servizio, dai comandanti, dagli ufficiali e dal resto dell'equipaggio, compreso il personale di servizio, sarà applicata ogni volta la penalità di L. 10 per il comandante, di L. 5 per ogni ufficiale e di L. 2 per ogni individuo dell'equipaggio, escluso il personale di macchina quando è in servizio.

Per la irregolare applicazione delle tariffe e dei noli, non derivante da errore materiale, i concessionari incorreranno in una multa nella misura del quintuplo della tariffa o del nolo percepito.

Nel caso d'inosservanza delle disposizioni contenute nell'art. 40, i concessionari incorreranno in una multa pari al doppio della differenza tra il nolo applicato e quello che dovevano applicare.

L'ammontare delle penalità sarà ritenuto mensilmente o semestralmente sulle quote della sovvenzione e sussidiariamente sarà prelevato dalla cauzione.

Art. 58.

Le penalità sono applicate dal ministro della marina, su proposta dell'Ispettorato dei servizi marittimi.

Art. 59.

Nel caso di interruzione del servizio, il Governo potrà, con semplice lettera o nota stragiudiziale, diffidare i concessionari ad eseguirlo secondo le norme prescritte dal presente quaderno d'oneri; tale invito avrà efficacia di formale e legale costituzione in mora.

Quando, nonostante tale invito, si verificasse nuova interruzione, sarà in facoltà del Governo di chiedere la risoluzione del contratto, che potrà senz'altro essere pronunciata dal tribunale competente.

Quando si constati la sospensione o l'abbandono della navigazione per qualunque causa che non sia relativa a casi di guerra e di contumacia, il Governo del Re avrà la facoltà di prendere possesso dei piroscafi e dell'intiera azienda per continuare i servizi direttamente, ovvero per mezzo di altra Società, a rischio, pericolo e responsabilità dell'attuale concessionario.

Casi di guerra.

Art. 60.

In caso di guerra o di ostilità fra l' Italia ed un'altra potenza e fra potenze estere in un punto qualunque dei mari percorsi dalle linee sovvenzionate, il Governo del Re avrà facoltà:

1° di sospendere il servizio;

2° di obbligare i concessionari a continuarlo;

3° di prendere possesso dei piroscafi non iscritti nel ruolo del naviglio ausiliario o di acquistarli.

Art. 61.

Quando il Governo del Re diffidi i concessionari di sospendere il servizio sopra una o più linee, i concessionari stessi potranno continuarlo a proprio rischio e pericolo, e non avranno in alcun caso altro diritto che quello della sovvenzione normale, corrispondente alla linea o alle linee così esercitate.

Se il servizio venga sospeso sopra una o più linee, cesserà per tutto il tempo della interruzione la sovvenzione relativa, corrispondendosi ai concessionari, tanto a titolo d'interesse del capitale, quanto a titolo di deprezzamento dei piroscafi di quelle linee, del materiale, delle provviste e per coprire i concessionari delle spese restanti a loro carico, un'indennità da fissarsi di comune accordo.

Art. 62.

Nel caso di sospensione di una o più linee, il Governo del Re avrà facoltà di esigere che uno o più o anche tutti i piroscafi assegnati alle linee stesse siano adibiti ad altre, allo scopo di rendere disponibili quei piroscafi dei quali intendesse prendere possesso.

Art. 63.

In luogo di sospendere interamente il servizio sopra una o più linee, il Governo del Re avrà facoltà di modificarne il periodo, gli approdi e gli itinerari. Se per queste modificazioni si venga ad aumentare il percorso normale delle linee stesse, il Ministero della marina pagherà ai concessionari la sovvenzione normale per questa linea o per queste linee, fatta eccezione se l'aumento di percorrenza superi il 10 per cento di quella complessiva della linea o delle linee modificate, nel qual caso corrisponderà per l'eccedenza superiore al 10 per cento un aumento proporzionale al maggior percorso stabilito.

Se il percorso invece resti invariato o diminuisca, i concessionari avranno diritto al pagamento della sovvenzione normale, qualora la diminuzione sia inferiore al 10 per cento; se superiore, si farà una ritenuta proporzionale alla diminuzione oltre il 10 per cento.

Nessun'altra indennità competerà in entrambi i casi ai concessionari.

Le modificazioni di cui sopra saranno deliberate dal Governo, su proposta del ministro della marina, sentito il Comitato pei servizi marittimi.

Le deliberazioni del Governo non possono costituire materia di controversie giudiziarie, nè per le deliberazioni di esso o per la loro esecuzione può dal Governo incorrersi in alcuna civile responsabilità.

Art. 64.

Il Governo del Re, nel caso che obbligasse i concessionari a continuare il servizio, oltre il pagamento della sovvenzione normale, assumerà la garanzia dei piroscafi e di ogni altra cosa relativa al servizio medesimo per qualunque danno derivante da causa di guerra, esclusi quelli avvenuti per fatto del capitano o dei concessionari per inosservanza delle regole di guerra od altro.

Allo scopo di determinare il valore che il Governo deve rimborsare ai concessionari, nei casi in cui le perdite debbano andare a carico di esso, secondo le disposizioni del presente quaderno d'oneri, all'epoca dell'ammissione in servizio di ciascun piroscafo, ne sarà determinato il prezzo secondo le norme stabilite per calcolare il valore dei piroscafi requisiti dalla Regia marina.

Art. 65.

Se il Governo del Re prenderà possesso di uno o più piroscafi dei concessionari, si applicheranno le disposizioni riguardanti la requisizione dei piroscafi, di cui all'art. 36.

Art. 66.

I concessionari dovranno riprendere l'esercizio delle linee nel modo con cui sarà possibile attuarlo, quando a ciò vengano invitati dal Governo.

Contumacie.

Art. 67.

Nei casi di provvedimenti sanitari presi dal Governo nazionale o dai Governi esteri o di ostacoli frapposti per tema di contagio dalle popolazioni dei porti di approdo delle linee sovvenzionate interne ed internazionali, il ministro della marina potrà:

1° sospendere l'esercizio di una o più linee;

2° modificare il percorso delle linee, sostituire o sopprimere approdi, mutare gli orari;

3° far continuare il servizio in tutto od in parte.

In questi casi saranno applicate le disposizioni seguenti.

Art. 68.

In caso di sospensione di una o più linee sovvenzionate, ordinata dal Ministero della marina, sarà corrisposta ai concessionari, tanto a titolo di interesse del capitale, quanto a titolo di deprezzamento dei piroscafi assegnati alle linee stesse, del materiale, delle provviste e per coprire i concessionari delle spese restanti a loro carico, un'indennità (non superiore al 50 per cento della sovvenzione normale) che sarà determinata con deliberazione del Comitato pei servizi marittimi.

Ove i concessionari però intendessero di continuare i servizi delle linee per le quali venne disposta la sospensione e il Ministero della marina non vi si opponesse, avranno diritto alla sola sovvenzione normale.

Art. 69.

In caso di riduzione di corse, di modificazioni al percorso, sostituzione o soppressione di approdi, mutazioni di orari, ecc., la sovvenzione sarà aumentata o diminuita in rapporto al percorso, e sarà determinata da deliberazioni del Comitato pei servizi marittimi.

Art. 70.

In caso di obbligo imposto dal Ministero della marina di eseguire tutti i servizi o una parte di essi, e ciò previo il parere del Comitato pei servizi marittimi i viaggi di eccedenza della metà del numero imposto dalle convenzioni saranno retribuiti con un supplemento di sovvenzione corrispondente al 50 per cento della sovvenzione normale.

Art. 71.

Il giudizio sulla necessità di soppressione, modificazione, continuazione dei viaggi, e distacco dei piroscafi da una linea interna ad un'altra, mutazione di orari, ecc., spetta al Ministero della marina, che lo esercita, sentiti l'autorità sanitaria ed il Comitato pei servizi marittimi.

Art. 72.

Se per contravvenzione alle regole sanitarie un piroscafo fosse sottoposto a misure contumaciali, che ritardassero il compimento del suo viaggio, la sovvenzione per il viaggio stesso potrà, secondo i casi, essere diminuita del 25 per cento.

Art. 73.

Le prescrizioni sanitarie che a bordo dei piroscafi possano essere stabilite dal Governo nazionale o dai Governi esteri, non danno luogo ad indennità veruna.

Art. 74.

Le merci ed i viaggiatori devono essere sbarcati in appositi lazzaretti al luogo di destinazione. Ove non si potessero sbarcare per deficienza di lazzaretti e i concessionari fossero obbligati a convertire in lazzaretti i propri piroscafi, lasciando i viaggiatori a bordo a scontare la contumacia, i concessionari dovranno ricevere per ogni piroscafo un compenso che sarà determinato dal Comitato pei servizi marittimi, sentita l'autorità sanitaria.

Durata della concessione del servizio.

Art. 75.

Il servizio avrà principio il 1° luglio 1910 ed avrà la durata di 15 anni.

S'intenderanno compresi nei viaggi d'obbligo quelli incominciati prima della scadenza del contratto, quantunque il ritorno avvenga posteriormente.

Il contratto s'intenderà continuativo di anno in anno oltre il 30 giugno 1925, salvo il caso di disdetta dall'una e dall'altra parte da darsi sei mesi prima.

Pagamento della sovvenzione.

Art. 76.

La sovvenzione dovuta ai concessionari verrà corrisposta a rate mensili posticipate.

Potrà essere accordata, a richiesta della Società concessionaria, un'anticipazione di diciannove ventesimi sulla sovvenzione mensile.

Disposizioni diverse.

Art. 77.

I concessionari dovranno essere cittadini italiani, come pure dovranno essere cittadini italiani i direttori ed i componenti il Consiglio di amministrazione. Gli agenti all'estero dovranno essere italiani ed approvati dal ministro della marina, il quale avrà però facoltà di autorizzare la concessione di qualche agenzia a persona straniera, nei casi in cui lo ritenesse necessario od opportuno.

Nel caso in cui la Ditta o Società concessionaria risulti essere solo apparentemente italiana ed effettivamente connessa ad una Ditta estera o figliazione della medesima, il Governo, sentito il Consiglio di Stato, potrà dichiarare risoluto il contratto.

Art. 78.

La Società concessionaria avrà una rappresentanza in Roma, dove pure avrà il suo domicilio legale per tutti gli effetti del contratto.

Art. 79.

I concessionari non potranno cedere ad altri i servizi contemplati nel presente capitolato se non in virtù di una legge.

I concessionari non potranno, inoltre, vendere i piroscafi assegnati ai servizi sovvenzionati ed obbligatori senza l'autorizzazione del ministro della marina. Questi avrà facoltà di opporsi al noleggio dei piroscafi stessi e d'imporre determinate condizioni.

Essi non potranno del pari, senza l'autorizzazione del ministro predetto, assumere per conto di altro Governo l'esercizio di un servizio postale.

È vietata qualunque partecipazione diretta o indiretta dei concessionari di linee aggiudicate a *trusts*, coalizioni o cartelli o ad accordi di qualsiasi genere, tendenti a modificare artificialmente i prezzi o a deviare artificialmente correnti di esportazione o di traffico.

Contravvenendosi a questi patti, il Governo, sentito il Consiglio di Stato, è in facoltà di dichiarare risoluto il contratto a danno dei concessionari, senza obbligo di giudiziale diffidamento.

Art. 80.

I concessionari, nell'esecuzione dei servizi che loro sono affidati, dovranno uniformarsi in tutto al regolamento che sarà approvato con decreto Reale, su proposta del ministro della marina, sentiti i concessionari ed il Comitato pei servizi marittimi.

Art. 81.

I concessionari dovranno assumere di preferenza gli impiegati, gli ufficiali ed il personale che restasse libero, in seguito a cessazione del servizio da parte dei concessionari attuali, purchè abbiano i necessari requisiti.

Art. 82.

Fermi restando pei concessionari gli obblighi dei versamenti stabiliti dal testo unico della legge per gli infortuni degli operai sul lavoro, approvato con R. decreto 31 gennaio 1904, n. 51, a favore del personale retribuito con somme inferiori a L. 2100 all'anno, pel resto del personale i concessionari sono obbligati ad assicurare un trattamento di invalidità e vecchiaia. A tal fine sarà istituita una sezione presso la Cassa nazionale di previdenza od altro Istituto ben accetto al Governo.

I contributi necessari pel servizio delle pensioni andranno per metà a carico dei concessionari e per metà a carico degli assicurati.

I concessionari sono obbligati a presentare all'approvazione del Ministero della marina, entro sei mesi dall'attuazione del contratto, speciali regolamenti sulla composizione organica e sul trattamento di pensione del personale di stato maggiore, di coperta e di macchina e del personale addetto ai servizi amministrativi.

Nel caso di inadempimento di tali disposizioni, provvederà d'ufficio alla compilazione di tali regolamenti il Ministero della marina, sentito il Consiglio superiore della marina mercantile.

Sorgendo controversie, giudicherà un Consiglio di arbitri, composto di un rappresentante dei concessionari, di un rappresentante del personale e di un terzo nominato dal primo presidente della Corte di cassazione.

In caso di inadempimento degli obblighi da parte dei concessionari, la loro quota di concorso sarà ritenuta sulla sovvenzione o potrà essere prelevata dalla cauzione e sarà anche in facoltà del ministro della marina di dichiarare il concessionario decaduto dalla concessione per sua colpa.

Art. 83.

Nei lavori di carico e scarico dei porti, a parità di condizioni, i concessionari dovranno preferire le Società di lavoratori legalmente costituite.

Art. 84.

Oltre la risoluzione del contratto, nei casi contemplati dal presente capitolato, la Società concessionaria sarà tenuta all'emenda di tutti i danni che per questo fatto possono derivare allo Stato.

Art. 85.

Tutte le clausole, riserve e facoltà stipulate a favore dello Stato e contro la Società concessionaria avranno valore verso la Società concessionaria e gli esercenti delle linee aggiudicate e verso tutti gli aventi causa a qualsiasi titolo da loro.

Art. 86.

L'appello contro la deliberazione e decisione, che è sempre provvisoriamente eseguibile, del Comitato pei servizi marittimi, è prodotto al Collegio arbitrale di cui all'articolo seguente.

Art. 87.

Tutte le controversie, che potessero sorgere per la

interpretazione e la esecuzione del presente capitolato e delle convenzioni stipulate in base ad esso, e per le quali non fosse specialmente provveduto, saranno decise inappellabilmente da un Collegio arbitrale, composto di un presidente da nominarsi con decreto Reale fra i consiglieri della Corte di cassazione di Roma, o fra i consiglieri di Stato, di un rappresentante del Ministero della marina da nominarsi con decreto Ministeriale caso per caso, e del rappresentante della Società concessionaria interessata nella vertenza.

La vertenza non potrà essere sottoposta al Collegio se prima sovra essa non avrà deciso o deliberato il Comitato pei servizi marittimi e non sarà stata tentata la conciliazione innanzi al medesimo.

SOCIETÀ « PUGLIA »

—

DICHIARAZIONE.

Il sottoscritto a nome della Società di navigazione « Puglia » dichiara di accettare le modicazioni qui appresso indicate alla convenzione in data 27 aprile 1910, per l'esercizio dei servizi dell'Adriatico e di alcune linee di concentramento ed ai capitolati n. 1 e *B* di cui agli articoli 1 e 2 della convenzione predetta.

Convenzione.

All'art. 2 della convenzione, primo comma, terza linea, dopo le parole: nel capitolato *B*, *aggiungere le parole*: salvo l'eccezione di cui al seguente art. 3.

L'art. 3 della convenzione è sostituito dai seguenti articoli 3 e 4.

Art. 3.

L'art. 45 del capitolato B *è sostituito dal seguente*:

Il servizio avrà principio il 1° luglio 1910 ed avrà la durata di 15 anni, ma sarà in facoltà del Governo di addivenire di triennio in triennio alla risoluzione della concessione medesima, mediante disdetta da darsi con preavviso di un anno e senza diritto nella Società concessionaria a richiedere per tale anticipata risoluzione danni o compensi di sorta.

Art. 4.

La durata della concessione delle linee contemplate dal capitolato n. 1 che avrà principio dal 1° luglio 1910, resta fissata in 15 anni.

Trascorso tale termine la concessione s'intenderà continuativa di anno in anno, salvo il caso di disdetta dall'una o dall'altra parte da darsi sei mesi prima.

Aggiungere l'articolo seguente:

Art. 5.

La Società non potrà distribuire un dividendo ai propri azionisti se oltre la riserva statutaria non ha stanziato una quota di deperimento non inferiore al 5 per cento all'anno del valore originario del naviglio, dei mobili e dei materiali di esercizio, e se non ha provveduto in misura adeguata alle spese di assicurazione e riparazione del naviglio.

L'art. ex-4 diventa 6, l'art. ex-5 diventa 7.

Capitolato n. 1.

Art. 16.

Al n. 1 del secondo comma, sostituire alla parola inglesi, *la parola*: esteri.

Art. 18.

Al primo comma seconda linea, alla parola: approntare, *sostituire la parola*: adibire ai servizi.

Art. 20.

Aggiungere dopo il secondo comma:

La Società si obbliga di accettare, pei servizi contemplati nel presente capitolato, aumenti di velocità e di tonnellaggio con piroscafi di nuova costruzione che fossero ritenuti necessari in armonia a nuovi criteri nella complessa sistemazione dei servizi adriatici dietro un equo corrispettivo proporzionato all'aumento di velocità e di tonnellaggio per le maggiori spese di esercizio ed altre occorrenti e sempre quando essa possa beneficiarsi del costituendo Istituto del credito navale.

In tal caso le modalità per l'attuazione di detti provvedimenti saranno concordate fra il Governo e la Società « Puglia ».

Art. 32.

Aggiungere i due commi seguenti:

Il personale di bassa forza destinato a comporre gli equipaggi dei piscofi addetti alle linee sovvenzionate sarà designato da appositi uffici di collocamento istituiti presso le capitanerie e gli uffici di porto, con ugualo rappresentanza tanto dei concessionari quanto della gente di mare. Ad entrambe le parti è riconosciuto il diritto a rifiuto.

I concessionari avranno facoltà di assumere personale di bassa forza indipendentemente dagli uffici di collocamento, quando questi non abbiano personale disponibile alle condizioni del contratto tipo di arruolamento di cui all'articolo seguente.

Art. 33.

Al primo comma aggiungere in fine: tenuto conto delle consuetudini vigenti, delle mutate condizioni della vita di bordo e della specialità delle linee cui si riferisce il presente capitolato.

Art. 35.

In fine del primo comma sostituire alle parole: telegrafia Marconi ed altri, *le parole*: radiotelegrafia o radiotelefonia ed altri.

Art. 39.

Al comma undicesimo togliere in fine le parole: di prim'ordine.

Al comma tredicesimo sostituire in fine alla parola: speculazione, *la parola*: abuso.

Al comma diciassettesimo aggiungere in fine: o di singoli speditori.

Art. 41.

All'ultimo comma, togliere le parole: del 20 per cento *ed aggiungere in fine*: di centesimi 10 per i piccoli colli di cui al n. 1 e di centesimi 20 per quelli di cui al n. 2.

Art. 49.

Aggiungere dopo il primo comma:
Gli speditori che almeno tre giorni prima della partenza del piroscafo dal porto capolinea abbiano impegnato lo spazio a bordo per il caricamento di merci in un porto di scalo - in caso di inadempimento da parte del vettore - potranno ricorrere all'azione giudiziaria derivante dal diritto comune.

Nel secondo comma (che diventa terzo) alle parole: non adempiendo a tale obbligo, *sostituire*: non adempiendo all'obbligo di cui nel primo comma del presente articolo, i concessionari, ecc., *ed alle parole*: un preavviso di 8 giorni, *sostituire le parole*: un preavviso di 5 giorni.

Art. 54.

Nel primo comma, seconda linea, dopo le parole: con le ferrovie, *aggiungere le parole*: con le altre Società di navigazione sovvenzionate.

Art. 55.

Nel primo comma, alle parole: l'Ispettorato dei servizi marittimi ha diritto di farne controllare, *sostituire le parole*: di trasmetterne copia ogni due mesi all'Ispettorato dei servizi marittimi che ha diritto di controllarne.

Art. 62.

Al primo comma, sostituire alle parole: dalla legge 29 giugno 1903, n. 243, sugli infortuni degli operai sul lavoro, *le parole*: dal testo unico della legge per gli infortuni degli operai sul lavoro approvato con R decreto 31 gennaio 1904, n. 51.

Al secondo comma, sostituire alle parole: a carico dei concessionari fino alla concorrenza del 7 per cento degli stipendi rimanendo il resto a carico del personale, *le parole*: per metà a carico dei concessionari e per metà a carico degli assicurati.

Tabella delle linee del capitolato n. 1.

Linea *C*. — *Aggiungere* Gumenitza *dopo* Corfù o in andata o in ritorno.

Linea *C*. — *Dopo* Sajada *aggiungere*: o in andata o in ritorno.

Aggiungere in fine dopo la nota (2) *la seguente annotazione*:

NB. Costruiti che siano i nuovi piroscafi, saranno adibiti in sostituzione di quelli in servizio:

Alla linea *A* un piroscafo nuovo di 1,200 tonnellate;

Alla linea *C* due nuovi da 1,000 a 1,200 tonnellate ed alla linea *D* uno di 200 tonnellate.

Alla nota (1) *alle parole*: quando il traffico lo richieda, *sostituire le parole*: quando, a giudizio del Comitato pei servizi marittimi, l'entità del traffico lo richieda.

Capitolato B.

Art. 14.

Nella quarta linea dopo le parole: esatta esecuzione del servizio, *aggiungere*: devono essere classificati in uno dei registri nazionali di classificazione riconosciuti dal Governo:

Aggiungere il comma seguente:
I piroscafi destinati ai servizi saranno sottoposti a visita da parte di apposita Commissione nominata dal Ministero della marina per accertare che soddisfino alle condizioni prescritte dal presente capitolato.

Art. 17.

Aggiungere i comma seguenti:
Il personale di bassa forza destinato a comporre gli equipaggi dei piroscafi addetti alle linee sovvenzionate sarà designato da appositi uffici di collocamento istituiti presso le capitanerie e gli uffici di porto, con uguale rappresentanza tanto dei concessionari quanto della gente di mare. Ad entrambe le parti è riconosciuto il diritto a rifiuto.

I concessionari si obbligano di adottare il contratto tipo di arruolamento degli equipaggi che sarà stabilito dal Ministero della marina, tenuto conto delle consuetudini vigenti, delle mutate condizioni della vita di bordo e della specialità delle linee cui si riferisce il presente capitolato.

I concessionari avranno facoltà di assumere personale di bassa forza indipendentemente dagli uffici di collocamento, quando questi non abbiano personale disponibile alle condizioni del contratto tipo suddetto di arruolamento.

Art. 18.

Aggiungere in principio il comma seguente:
I concessionari saranno obbligati al trasporto delle merci per tutti gli scali toccati dai loro piroscafi, sotto l'osservanza delle tariffe e delle condizioni approvate dal Comitato per i servizi marittimi con l'intervento del rappresentante dei concessionari.

Pel trasporto dei passeggieri, ove questo si effettui, i concessionari dovranno pure osservare le tariffe e condizioni approvate dal Comitato predetto con l'intervento dei concessionari medesimi.

Nella tabella delle tariffe pel trasporto dei passeggeri alle parole: Oltre i 250 chilometri sarà applicata la tariffa comune pei trasporti fra porti del Regno coi piroscafi sovvenzionati, *sostituire le parole*: oltre i 250 chilometri si applica la tariffa di centesimi 2 a chilometro pei passeggieri di classe e di centesimi 1 a chilometro pei passeggieri di ponte.

Al comma secondo dopo la tabella delle tariffa pel trasporto dei passeggieri sostituire in fine alla parola: speculazione, *la parola*: abuso.

Art. 22.

Aggiungere dopo il primo comma:
Gli speditori che almeno tre giorni prima della partenza del piroscafo dal porto capolinea abbiano impegnato lo spazio a bordo per il caricamento delle merci in un porto di scalo, in caso di inadempimento da parte del vettore, potranno ricorrere all'azione giudiziaria derivante dal diritto comune.

Nel secondo comma (*che diventa terzo*) *alle parole*: non adempiendo a tale obbligo, *sostituire*: non adempiendo all'obbligo di cui nel primo comma del presente articolo i concessionari, ecc.

Art. 25.

Nel primo comma, seconda linea, dopo le parole: con le ferrovie, *aggiungere le parole*: con le altre Società di navigazione sovvenzionate.

Art. 26.

Al primo comma, alle parole: l'Ispettorato dei servizi marittimi ha diritto di farne controllare, *sostituire le parole*: di trasmetterne copia ogni due mesi all'Ispettorato dei servizi marittimi che ha diritto di controllarne.

Art. 49.

Aggiungere in principio il comma seguente:
I concessionari nell'esecuzione dei servizi che loro sono affidati, dovranno uniformarsi in tutto al regolamento che sarà approvato con decreto Reale su proposta del ministro della marina sentiti i concessionari od il Comitato pei servizi marittimi.

Art. 50.

Al primo comma, sostituire alle parole: dalla legge 29 giugno 1903, n. 343, sugli infortuni degli operai sul lavoro, *le parole*: dal testo unico della legge sugli infortuni degli operai sul lavoro, approvato col Regio decreto 31 gennaio 1904, n. 51.

Roma, 21 maggio 1910.

Per la Società « Puglia »
Il presidente
VITO MANZARI fu MAURO.

V. — *Il ministro della marina*
LEONARDI-CATTOLICA.

CONVENZIONE
per l'esercizio dei servizi dell' Arcipelago Toscano

Il presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, il ministro della marina, quelli dei lavori pubblici, dell'agricoltura, industria e commercio, delle poste e dei telegrafi, del tesoro e delle finanze a nome dello Stato; ed il signor cavaliere Carlo Allodi per sè o per Società da costituire;
Hanno concordato e stipulato quanto segue:

Art. 1.

Il signor cavaliere Carlo Allodi assume per sè o per Società da costituire l'esercizio delle linee di navigazione dell'Arcipelago Toscano indicate nell 'annessa tabella, alle condizioni, salvo le eccezioni di cui al seguente art. 2, contenute nel capitolato *A* che, con la tabella stessa, fa parte integrante della presente Convenzione, verso l'annua sovvenzione di L. 400,000 (quattrocentomila).

Art. 2.

All' art. 20 del capitolo A *è aggiunto il comma seguente*: Nel caso in cui le esigenze del traffico lo richiedano, i concessionari hanno obbligo di destinare alle linee assunte piroscafi di tonnellaggio superiore a quello prescritto.
All'art. 23 sono aggiunte in fine le parole: ed avere dei locali coperti anche pei passeggieri di ponte che corrispondono a quelli di terza classe.

Art. 3.

Qualora il concessionario costituisse per l'esercizio dei servizi sovvenzionati contemplati nella presente Convenzione una Società, questa non potrà distribuire un dividendo ai propri azionisti se oltre la riserva statutaria non ha stanziato una quota di deperimento non inferiore al 5 per cento del valore originario del naviglio, dei mobili e dei materiali di esercizio, e se non ha provveduto in misura adeguata alla spesa di assicurazione e riparazione del naviglio.

Art. 4.

La durata della concessione, che avrà principio il 1° luglio 1910, resta fissata in anni quindici e trascorso tale termine s'intenderà continuativa di anno in anno salvo il caso di disdetta dall'una o dall'altra parte da darsi sei mesi prima.

Art. 5.

A garanzia dell'obbligo assunto con la presente Convenzione il signor Carlo Allodi presta la cauzione provvisoria di L. 40,000 risultante dalla polizza qui unita.

Art. 6.

La presente Convenzione, con l'annesso capitolato, sarà soggetta al diritto fisso di una lira e centesimi venti, decimi compresi, per tassa di registro.

Art. 7.

La presente Convenzione non sarà obbligatoria pel Governo se non dopo l'approvazione per legge.

Fatta in Roma, in tre originali, il 23 aprile 1910.

Il presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno
LUZZATTI.

Il ministro della marina
LEONARDI-CATTOLICA.

Il ministro dei lavori pubblici
SACCHI.

Il ministro di agricoltura, industria e commercio
RAINERI.

Il ministro delle poste e dei telegrafi
CIUFFELLI.

Il ministro del tesoro
TEDESCO.

Il ministro delle finanze
FACTA.

CARLO ALLODI.

EUGENIO PINZAUTI, *testimone.*
ALFREDO CAVI, *testimone.*

Servizio dell'Arcipelago toscano.

Linea	ITINERARIO	Periodicità	Percorrenza in miglia per viaggio	Percorrenza in miglia annua	Velocità	N. dei piroscafi	Tonnellaggio unitario	Tonnellaggio complessivo
1	Livorno-Portoferraio e ritorno	settimanale	88	4,576				
2	Livorno - Gorgona - Capraia - Marciana-Portoferraio e ritorno	bisettiman.	141.6	14,726.4				
3	Portoferraio - Piombino - Rio Marina - Portolongone-Marina di Campo-Pianosa e ritorno	id.	101.4	10,545.6	10	2	400	800
4	(Circolare): Portoferraio-Rio Marina-Portolongone - Marina di Campo-Marciana Marina-Portoferraio e ritorno (1)	settimanale	102	5,304				
5	Portoferraio-Cavo-Piombino o Portovecchio o Baratti e ritorno (2)	bigiornaliero	24.6	17,958	10	1	300	300
	Deviazione settimanale a Portolongone e Rio Marina	—	27.8	1,404				
6	Porto Santo Stefano-Isola Giglio e ritorno	giornaliero	21.6	7,884	10	1	100	100
				62,393		4		1,200

(1) Con approdi, quando il tempo lo permetta e vi siano merci o passeggieri da imbarcare e sbarcare, a Procchio, Sant'Andrea, Pratesi, Pomonte, Seccheto e Lacona. — Questa linea sarà attuata entro tre mesi dalla promulgazione della legge che approva la convenzione.

Nel primo anno il viaggio circolare sarà fatto senza il ritorno e cioè da Portoferraio a Portoferraio una sola volta la settimana. Dopo il primo anno sarà fatto anche il ritorno. Se dopo altri due anni il ritorno non sarà giustificato da movimento di traffico e passeggieri, a giudizio del ministro della marina, il ritorno stesso sarà soppresso, restando il viaggio, come nel primo anno, senza riduzione di sovvenzione.

(2) Nella prima corsa della domenica sarà toccato, dopo Portoferraio, Portolongone e Rio Marina.

Migliorate che siano le condizioni nel punto di approdo del Continente, e sempre quando il provvedimento non implichi aumento di materiale, il servizio sarà eseguito tre volte al giorno.

ARCIPELAGO TOSCANO

DICHIARAZIONE.

Il sottoscritto dichiara di accettare le modificazioni qui appresso indicate alla convenzione in data 23 aprile 1910 per l'esercizio dei servizi dell'Arcipelago toscano, ed al capitolato *A* di cui all'art. 1 della convenzione predetta.

Convenzione.

Aggiungere gli articoli seguenti:

Art. 2.

All'art. 20 del capitolato A è aggiunto il comma seguente:

Nel caso in cui le esigenze del traffico lo richiedano, i concessionari hanno obbligo di destinare alle linee assunte piroscafi di tonnellaggio superiore a quello prescritto.

All'art. 23 sono aggiunte in fine le parole: ed avere dei locali coperti anche pei passeggieri di ponte che corrispondono a quelli di terza classe.

Art. 3.

Qualora il concessionario costituisse per l'esercizio dei servizi sovvenzionati contemplati nella presente convenzione una Società, questa non potrà distribuire un dividendo ai propri azionisti se oltre la riserva statutaria non ha stanziato una quota di deperimento non inferiore al 5 per cento del valore originario del naviglio, dei mobili e dei materiali di esercizio, e se non ha provveduto in misura adeguata alla spesa di assicurazione e riparazione del naviglio.

L'art. ex-2 diventa 4, l'art. ex-3 diventa 5, l'art. ex-4 diventa 6, l'art. ex-5 diventa 7.

Capitolato.

Art. 2.

Al quarto comma aggiungere in fine: il quale potrà autorizzare anche la esecuzione di altri approdi dopo toccati i porti capolinea.

Art. 16.

Al n. 1 del comma secondo sostituire alla parola: inglesi, *la parola*: esteri.

Art. 18.

Nel primo comma alla parola: approntare, *sostituire le parole*: adibire ai servizi.

Art. 20.

Nel primo comma, prima linea, dopo le parole: da assegnarsi al servizio, *aggiungere le parole*: salvo pel primo triennio il disposto dell'art. 17.

Art. 32.

Aggiungere i seguenti commi:

Il personale di bassa forza destinato a comporre gli

equipaggi dei piroscafi addetti alle linee sovvenzionate sarà designato da appositi uffici di collocamento istituiti presso le capitanerie e gli uffici di porto, con eguale rappresentanza tanto dei concessionari quanto della gente di mare. Ad entrambe le parti è riconosciuto il diritto a rifiuto.

I concessionari si obbligano di adottare il contratto tipo di arruolamento degli equipaggi che sarà stabilito dal Ministero della marina, tenuto conto delle consuetudini vigenti, delle mutate condizioni della vita di bordo e della specialità delle linee cui si riferisce il presente capitolato.

I concessionari avranno facoltà di assumere personale di bassa forza indipendentemente dagli uffici di collocamento, quando questi non abbiano personale disponibile alle condizioni del contratto tipo suddetto di arruolamento.

Art. 37.

Al decimo comma, sostituire in fine, alla parola: speculazione, *la parola*: abuso.

Art. 47.

Aggiungere dopo il primo comma:

Gli speditori che almeno tre giorni prima della partenza del piroscafo dal porto capolinea abbiano impegnato lo spazio a bordo per il caricamento delle merci in un porto di scalo, in caso d'inadempimento da parte del vettore potranno ricorrere all'azione giudiziaria derivante dal diritto comune.

Nel secondo comma (che diventa terzo) alle parole: non adempiendo a tale obbligo, *sostituire*: Non adempiendo all'obbligo di cui nel primo comma del presente articolo, i concessionari, ecc.

Art. 52.

All'art. 52, primo comma, dopo le parole: con le ferrovie, *aggiungere*: con le altre Società di navigazione sovvenzionate.

Art. 53.

Al primo comma alle parole: l'Ispettorato dei servizi marittimi ha diritto di farne controllare, *sostituire le parole*: di trasmetterne copia ogni due mesi all'Ispettorato dei servizi marittimi che ha diritto di controllarne.

Art. 80.

Al primo comma, sostituire alle parole: dalla legge 29 giugno 1903, n. 343, sugli infortuni degli operai sul lavoro, *le parole*: dal testo unico della legge per gli infortuni degli operai sul lavoro, approvato con R. decreto 31 gennaio 1904, n. 51.

Roma, 21 maggio 1910.

CARLO ALLODI.

V° — *Il ministro della marina*
LEONARDI-CATTOLICA.

CONVENZIONE

per l'esercizio dei servizi delle Isole Eolie e di concentramento.

Il presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, il ministro della marina, quelli dei lavori pubblici, dell'agricoltura, industria e commercio, delle poste e dei telegrafi, del tesoro e delle finanze a nome dello Stato;

ed il signor cav. Carlo Orlandi, consigliere delegato della Società siciliana di navigazione a nome della Società stessa in virtù di regolare mandato;

hanno concordato e stipulato quanto segue:

Art. 1.

La Società siciliana di navigazione assume l'esercizio delle linee di navigazione per le isole Eolie e di concentramento fra Messina e Napoli e fra Messina e Palermo, indicate nelle annesse tabelle, alle condizioni contemplate rispettivamente nel capitolato A, salvo la eccezione di cui nel seguente art. 2, e nel capitolato *B* che, con le tabelle stesse, fanno parte integrante della presente convenzione, verso l'annua sovvenzione di lire duecentocinquantamila (L. 250,000) per le linee contemplate nel capitolato A e di lire centotrentacinquemila (L. 135,000) per le linee di concentramento contemplate nel capitolato *B*.

Art. 2.

L'art. 18 del capitolato A *è sostituito dal seguente*:

Nel periodo dei tre anni di cui all'articolo precedente, i concessionari dovranno approntare piroscafi di nuova costruzione per le linee 1 e 2. Alla linea 3 potranno assegnare un piroscafo usato il quale quando abbia raggiunta l'età di 20 anni dovrà essere sostituito con piroscafo di età inferiore a 20 anni.

È però consentito ai concessionari di surrogare temporaneamente nei casi di ordinarie riparazioni, con piroscafi usati, quelli normalmente adibiti ai servizi.

Entro un anno dall'attuazione del servizio, la Società si obbliga di adibire alla linea n. 1 un nuovo piroscafo di 300 tonnellate anzichè di 250; rimanendo stabilito, come d'obbligo, per tale periodo, agli effetti delle eventuali ritenute di cui all'art. 17, il tonnellaggio di 250 tonnellate.

Entro detto termine di un anno sarà escluso dal servizio normale il piroscafo « Adele ».

All'art. 23 aggiungere in fine: ed avere dei locali coperti anche per passeggieri di ponte che corrispondono alla 3ª classe.

Art. 3.

La durata della concessione, che avrà principio il 1° luglio 1910, resta fissata in quindici anni per le linee contemplate nel capitolato A ed in dieci anni per le linee di concentramento contemplate nel capitolato *B*. Trascorsi detti termini la concessione s'intenderà continuativa di anno in anno salvo il caso di disdetta dall'una o dall'altra parte da darsi sei mesi prima.

Art. 4.

La Società concessionaria non potrà distribuire un dividendo ai propri azionisti se oltre la riserva statutaria non ha stanziato una quota di deperimento non inferiore al 5 per cento all'anno del valore originario del naviglio, dei mobili e dei materiali di esercizio e se non ha provveduto in misura adeguata alle spese di assicurazione e riparazione del naviglio.

Art. 5.

La presente convenzione, con gli annessi capitolati, sarà soggetta al diritto fisso di lire una e centesimi venti, decimi compresi, per tassa di registro.

Art. 6.

La presente convenzione non sarà obbligatoria pel Governo se non dopo l'approvazione per legge.

Fatta a Roma, in tre originali, addì 23 aprile 1910.

Il presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno
LUZZATTI.

Il ministro della marina
LEONARDI-CATTOLICA.

Il ministro dei lavori pubblici
SACCHI.

Il ministro di agricoltura, industria e commercio
RAINERI.

Il ministro delle poste e dei telegrafi
CIUFFELLI.

Il ministro del tesoro
TEDESCO.

Il ministro delle finanze
FACTA.

Per la Società Siciliana di navigazione
CARLO ORLANDI.

EUGENIO PINZAUTI, *testimone.*
ALFREDO CAVI, *testimone.*

Tabella del capitolato **A**.

Linee per le isole Eolie.

Linea	ITINERARIO.	Periodicità	Percorrenza in miglia: per viaggio	Percorrenza in miglia: annua	Velocità	N. dei piroscafi	Tonnellaggio lordo: unitario	Tonnellaggio lordo: complessivo
1	Milazzo-Lipari-Santa Marina con approdo alternato a Malfa e Rinella e ritorno con breve sosta a Canneto.	giornaliera	78.7	28,725	12	1	250	250
2	Messina-Lipari-Canneto-Santa Marina-Rinella e Malfa-Panarea-Stromboli e ritorno con obbligo di prolungamento a Napoli ogni settimana e con facoltà di approdare a Pollara-Lingua e ad Acquacalda (1).	bisettiman.	187.1 247	19,458 12,844	10	1	500	500
3	Lipari-Salina-Malfa o Rinella-Filicudi porto-Filicudi Pecorini-Alicudi e ritorno con obbligo di toccare Lingua nei viaggi in cui si effettua l'approdo a Rinella e con approdo facoltativo a Pollara.	id.	76.5	7,956	10	1	150	150
4	Lipari-Vulcano porto di levante-Vulcano Celso e ritorno.	id.	7.2	748.8				
				69,731.8		3		900

(1) Nel viaggio in cui si effettua il prolungamento a Napoli sarà eseguito in andata e ritorno l'approdo a Milazzo.

Tabella del capitolato **B**.

Linee di concentramento.

Linea	ITINERARIO	Periodicità	Percorrenza in miglia: per viaggio	Percorrenza in miglia: annua	Velocità	N. dei piroscafi	Tonnellaggio lordo: Unitario	Tonnellaggio lordo: Complessivo
A	Messina-Reggio-Villa San Giovanni-Gioia Tauro-Nicotera-Tropea-Santa Venere-Pizzo-Santa Eufemia-Amantea-Paola-Fuscaldo-Cetraro-Belvedere-Diamante-Scalea-Praia-Maratea-Scario-Pisciotta-Salerno-Amalfi-Castellammare-Torre Annunziata-Napoli e ritorno (1).	52 viaggi annui	534	30,160	9	2	600	1,200
B	Messina-(Canneto e Lipari nel ritorno)-Milazzo-Patti-Capo d'Orlando-Sant'Agata-Santo Stefano-Cefalù-Termini-Palermo e ritorno.	id.	322.6	16,775.2	9	1	600	600
				46,935.2		3		1,800

(1) Con obbligo di prolungarla a Riposto e Catania quando si abbia preavviso di una quantità sufficiente di merci da imbarcare e sbarcare; con le norme da determinarsi dal Comitato pei servizi marittimi.

SOCIETÀ SICILIANA

—

DICHIARAZIONE.

Il sottoscritto, a nome della *Società Siciliana* di navigazione dichiara di accettare le modificazioni qui appresso indicate alla convenzione in data 23 aprile 1910 per l'esercizio dei servizi delle Isole Eolie e di alcune linee di concentramento ed ai capitolati A e *B* di cui all'art. 1° della convenzione predetta.

Convenzione.

All'art. 2, aggiungere in fine i commi seguenti:

Entro un anno dall'attuazione del servizio, la Società si obbliga di adibire alla linea n. 1 un nuovo piroscafo di 300 tonnellate anzichè di 250; rimanendo stabilito come d'obbligo per tale periodo agli effetti delle eventuali ritenute di cui all'art. 17 il tonnellaggio di 250 tonnellate.

Entro detto termine di un anno sarà escluso dal servizio normale il piroscafo *Adele.*

All'art. 23 aggiungere in fine: ed avere dei locali

coperti anche pei passeggeri di ponte che corrispondono alla terza classe.

Aggiungere l'articolo seguente:

Art. 4.

La Società concessionaria non potrà distribuire un dividendo ai propri azionisti se oltre la riserva statutaria non ha stanziata una quota di deperimento non inferiore al 5 per cento all'anno del valore originario del naviglio, dei mobili e dei materiali di esercizio, e se non ha provveduto in misura adeguata alle spese di assicurazione e di riparazione del naviglio.

L'art. ex-4 diventa 5, l'art. ex-5 diventa 6.

Capitolato A.

Art. 2.

Al quarto comma, aggiungere in fine: il quale potrà autorizzare anche l'esecuzione di altri approdi dopo toccati i porti capolinea.

Art. 16.

Al n. 1 del secondo comma, sostituire alla parola: inglesi, *la parola:* esteri.

Art. 18.

Al primo comma, seconda linea, alla parola: approntare, *sostituire le parole:* adibire ai servizi.

Art. 20.

Nel primo comma, prima linea, dopo le parole: da assegnarsi al servizio, *aggiungere le parole:* salvo pel primo triennio il disposto dell'art. 17.

Art. 32.

Aggiungere i commi seguenti:

Il personale di bassa forza destinato a comporre gli equipaggi dei piroscafi addetti alle linee sovvenzionate sarà designato da appositi uffici di collocamento istituiti presso le capitanerie e gli uffici di porto, con eguale rappresentanza tanto dei concessionari quanto della gente di mare. Ad entrambe le parti è riconosciuto il diritto a rifiuto.

I concessionari si obbligano di adottare il contratto tipo di arruolamento degli equipaggi che sarà stabilito dal Ministero della marina, tenuto conto delle consuetudini vigenti, delle mutate condizioni della vita di bordo e della specialità delle linee cui si riferisce il presente capitolato.

I concessionari avranno facoltà di assumere personale di bassa forza indipendentemente dagli uffici di collocamento, quando questi non abbiano personale disponibile alle condizioni del contratto tipo suddetto di arruolamento.

Art. 37.

Al decimo comma, sostituire in fine, alla parola: speculazione, *la parola:* abuso.

Art. 47.

Aggiungere dopo il primo comma:

Gli speditori che almeno tre giorni prima della partenza del piroscafo dal porto capolinea abbiano impegnato lo spazio a bordo per il caricamento di merci in un porto di scalo - in caso di inadempimento da parte del vettore - potranno ricorrere all'azione giudiziaria derivante dal diritto comune.

Nel secondo comma (che diventa terzo) alle parole: non adempiendo a tale obbligo, *sostituire:* non adempiendo all'obbligo di cui nel primo comma del presente articolo, i concessionari, ecc.

Art. 52.

Primo comma, seconda linea, dopo le parole: con le ferrovie, *aggiungere le parole:* con le altre Società di navigazione sovvenzionate.

Art. 53.

Al primo comma alle parole: l'Ispettorato dei servizi marittimi ha diritto di farne controllare, *sostituire le parole:* di trasmetterne copia ogni due mesi all'Ispettorato dei servizi marittimi che ha diritto di controllarne.

Art. 80.

Al primo comma, sostituire alle parole: dalla legge 29 giugno 1903, n. 343, sugli infortuni degli operai sul lavoro, *le parole:* dal testo unico della legge per gli infortuni degli operai sul lavoro, approvato con R. decreto 31 gennaio 1904, n. 51.

Tabella delle linee del capitolato A.

All'annessa nota (1) *alle parole:* potrà eseguirsi, *sostituire le parole:* sarà eseguito.

Capitolato B.

Art. 14.

Nella quarta linea dopo le parole: esatta esecuzione del servizio, *aggiungere:* devono essere classificati in uno dei registri nazionali di classificazione riconosciuti dal Governo.

Aggiungere il comma seguente: I piroscafi destinati ai servizi saranno sottoposti a visita da parte di apposita Commissione nominata dal Ministero della marina per accertare che soddisfino alle condizioni prescritte dal presente capitolato.

Art. 17.

Aggiungere i commi seguenti:

Il personale di bassa forza destinato a comporre gli equipaggi dei piroscafi addetti alle linee sovvenzionate sarà designato da appositi uffici di collocamento istituiti presso le capitanerie e gli uffici di porto, con eguale rappresentanza tanto dei concessionari quanto della gente di mare. Ad entrambe le parti è riconosciuto il diritto a rifiuto.

I concessionari si obbligano di adottare il contratto tipo di arruolamento degli equipaggi che sarà stabilito dal Ministero della marina, tenuto conto delle consuetudini vigenti, delle mutate condizioni della vita di bordo e della specialità delle linee cui si riferisce il presente capitolato.

I concessionari avranno facoltà di assumere personale di bassa forza indipendentemente dagli uffici di collocamento, quando questi non abbiano personale disponibile alle condizioni del contratto tipo suddetto di arruolamento.

Art. 18.

Aggiungere in principio il comma seguente: I concessionari saranno obbligati al trasporto delle merci per tutti gli scali toccati dai loro piroscafi sotto l'osservanza delle tariffe e delle condizioni approvate dal

Comitato pei servizi marittimi con l'intervento del rappresentante dei concessionari.

Pel trasporto dei passeggieri, ove questo si effettui, i concessionari dovranno pure osservare le tariffe e condizioni approvate dal Comitato predetto con l'intervento dei concessionari medesimi.

Nella tabella delle tariffe pel trasporto dei passeggieri, alle parole: oltre i 250 chilometri sarà applicata la tariffa comune pei trasporti fra porti del Regno coi piroscafi sovvenzionati, *sostituire le parole*: oltre i 250 chilometri si applica la tariffa di centesimi 2 a chilometro pei passeggieri di classe e di centesimi 1 a chilometro pei passeggieri di ponte.

Al comma secondo, dopo la tabella delle tariffe pel trasporto dei passeggieri, sostituire in fine alla parola: speculazione, *la parola*: abuso.

Art. 22.

Aggiungere dopo il primo comma:

Gli speditori che almeno tre giorni prima della partenza del piroscafo dal porto capolinea abbiano impegnato lo spazio a bordo per il caricamento delle merci in un porto di scalo - in caso di inadempimento da parte del vettore - potranno ricorrere all'azione giudiziaria derivante dal diritto comune.

Nel secondo comma (che diventa terzo) alle parole: non adempiendo a tale obbligo, *sostituire*: non adempiendo all'obbligo di cui nel primo comma del presente articolo, i concessionari, ecc.

Art. 25.

Primo comma, seconda linea, dopo le parole: con le ferrovie, *aggiungere le parole*: con le altre Società di navigazione sovvenzionate.

Art. 26.

Al primo comma, alle parole: l'Ispettorato dei servizi marittimi ha diritto di farne controllare, *sostituire le parole*: di trasmetterne copia ogni due mesi all'Ispettorato dei servizi marittimi che ha diritto di controllarne.

Art. 49.

Aggiungere in principio il comma seguente:

I concessionari nell'esecuzione dei servizi che sono loro affidati, dovranno uniformarsi in tutto al regolamento che sarà approvato con decreto Reale, su proposta del ministro della marina sentiti i concessionari ed il Comitato pei servizi marittimi.

Art. 50.

Al primo comma, sostituire alle parole: dalla legge 29 giugno 1903, n. 343, sugli infortuni degli operai sul lavoro, *le parole*: dal testo unico della legge per gli infortuni degli operai sul lavoro, approvato col R. decreto 31 gennaio 1904, n. 51.

Tabelle delle linee del capitolato B.

Linea A — *Nella colonna del tonnellaggio unitario sostituire* 600 *a* 400 *e nella colonna del tonnellaggio complessivo sostituire* 1200 *ad* 800.

Nel totale del tonnellaggio complessivo sostituire 1800 *a* 1400.

Aggiungere la seguente annotazione:

(1) Con obbligo di prolungarla a Riposto e Catania quando si abbia preavviso di una quantità sufficiente di merci da imbarcare e sbarcare con le norme da determinarsi dal Comitato pei servizi marittimi.

Roma, 21 maggio 1910.

CARLO ORLANDI.

V. — *Il ministro della marina*
LEONARDI-CATTOLICA.

CONVENZIONE
per l'esercizio dei servizi delle isole Partenopee e Pontine.

Il presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, il ministro della marina, quelli dei lavori pubblici, dell'agricoltura, industria e commercio, delle poste e dei telegrafi, del tesoro e delle finanze a nome dello Stato;

ed i signori comm. Teodoro Cutolo e cav. Arturo D'Amico i quali stipulano solidariamente in nome proprio e dei signori comm. Roberto De Sanna e avvocato Carlo Betocchi, giusta procura, e di una Società di navigazione che con vincolo pure solidale si obbligano a costituire;

hanno concordato quanto segue:

Art. 1.

I signori predetti in nome proprio e della costituenda Società di navigazione assumono l'esercizio delle linee di navigazione per le isole Partenopee e Pontine, indicate nell'annessa tabella; alle condizioni contenute nel capitolato A che, con la tabella stessa, fa parte integrante della presente Convenzione, verso l'annua sovvenzione di lire duecentoventimila (L. 220,000.

Art. 2.

L'articolo 18 del capitolato A è sostituito dal seguente:

« Nel periodo dei tre anni di cui all'articolo precedente, i concessionari dovranno approntare piroscafi di nuova costruzione; sarà tuttavia loro concesso di adoperare due piroscafi usati, i quali però dovranno essere sostituiti con altri di nuova costruzione quando abbiano raggiunto l'età di 25 anni.

« È inoltre consentito ai concessionari di surrogare temporaneamente, nei casi di ordinarie riparazioni, con piroscafi usati, quelli normalmente assegnati ai servizi ».

All'articolo 20 dopo l'ultimo comma, aggiungere:

Nel caso in cui le esigenze del traffico lo richiedano i concessionari hanno l'obbligo di destinare alle linee assunte piroscafi di tonnellaggio superiore a quello prescritto.

Il 5° ed il 6° comma della lettera a) *dell'art. 37 del capitolato predetto sono sostituiti dal seguente*:

Sui piroscafi della linea celere di Capri saranno stabiliti soltanto posti di 1ª classe e di lusso, salvo un limitato numero di posti di 3ª classe in località ben distinta da quella dei passeggeri di 1ª classe e di lusso, applicandosi tariffe non superiori a quelle attualmente in vigore, sia per viaggi di corsa semplice, sia per viaggi di andata e ritorno.

Il numero dei posti di 3ª classe sarà fissato dal Comitato pei servizi marittimi.

Art. 3.

La costituenda Società non potrà distribuire un dividendo ai propri azionisti se oltre la riserva statu-

taria non ha stanziato una quota di deperimento non inferiore al 5 per cento all'anno del valore originario del naviglio, dei mobili e dei materiali di esercizio e se non ha provveduto in misura adeguata alla spesa di assicurazione e riparazione del naviglio.

Art. 4.

La durata della concessione, che avrà principio il 1° luglio 1910, resta fissata in anni 15 e trascorso tale termine s'intenderà continuativa di anno in anno salvo il caso di disdetta dall'una o dall'altra parte da darsi sei mesi prima.

Art. 5.

A garanzia degli obblighi assunti con la presente convenzione i signori contraenti in nome proprio e della costituenda Società prestano la cauzione provvisoria di lire venticinquemila (L. 25,000) risultante dalla polizza qui unita.

Art. 6.

La presente convenzione con l'annesso capitolato sarà soggetta al diritto fisso di una lira e centesimi venti, decimi compresi, per tassa di registro.

Art. 7.

La presente convenzione non sarà obbligatoria pel Governo se non dopo l'approvazione per legge.

Fatta in Roma, in tre originali, addì 23 aprile 1910.

Il presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno
LUZZATTI.
Il ministro della marina
LEONARDI-CATTOLICA.
Il ministro dei lavori pubblici
SACCHI.
Il ministro di agricoltura, industria e commercio
RAINERI.
Il ministro delle poste e dei telegrafi
CIUFFELLI.
Il ministro del tesoro
TEDESCO.
Il ministro delle finanze
FACTA.
Per la costituenda Società di navigazione e pei deleganti suindicati
TEODORO CUTOLO.
ARTURO D'AMICO.
EUGENIO PINZAUTI, *testimone*.
ALFREDO CAVI, *testimone*.

Linee per le isole Partenopee e Pontine.

Linea	Itinerario	Periodicità	Percorrenza in miglia per viaggio	Percorrenza in miglia annua	Velocità	N. dei piroscafi	Tonnellaggio unitario	Tonnellaggio complessivo
1	Capri-Scali penisola Sorrentina-Napoli e ritorno	giornaliera	50.7	18,505.5	12	1	450	450
2	Napoli-Sorrento-Capri e ritorno (1)	id.	44.4	16,206	14	1	450	450
3	Napoli-Procida-Ischia-Casamicciola-Forio e ritorno (2)	id.	44.2	16,133	12	1	300	300
4	Napoli-Procida-Ischia-Casamicciola-Forio e ritorno (3)	id. per 6 mesi dell'anno	44.2	8,066	12	1	300	300
5	Napoli-Procida-Ischia-Forio-Santo Stefano-Ventotene-Ponza e ritorno	settimanale	125 6	6,531.2	10	2	300	600
6	Napoli-Procida-Ischia-Forio-Santo Stefano-Ventotene-Ponza (con prolungamento ad Anzio in 6 mesi dell'anno) Gaeta-Ischia-Procida-Napoli	id.	154.5 — 213.6 col prolungamento ad Anzio	9,570.6				
7	Napoli-Procida-Ischia-Gaeta (con prolungamento ad Anzio in 6 mesi dell'anno) Ponza-Ventotene-Santo Stefano-Ischia-Procida-Napoli	id.	154.5 — 213.6 col prolungamento ad Anzio	9,570.6				
8	Torregaveta-Procida-Ischia-Casamicciola e ritorno (3)	trigiornaliera	19	20,805	10	1	150	150
				105,387.9		7		2,250

(1) Compiuta che sia la costruzione del nuovo materiale ed al più tardi al termine del terzo anno dalla assunzione dei servizi, sarà effettuata una seconda corsa Capri-Sorrento-Napoli e ritorno nei mesi di giugno, luglio, agosto e settembre. Tale corsa potrà essere effettuata anche dai piroscafi che, giusta il 2° comma dell'art. 18 del capitolato A sono ammessi a surrogare temporaneamente quelli normalmente assegnati al servizio.

(2) Con obbligo di approdare al porto d'Ischia ed a Lacco Ameno nella stagione balneare ed una volta la settimana a Sant'Angelo.

(3) Con obbligo di approdare almeno in una corsa giornaliera a Porto d'Ischia, Lacco Ameno e Forio.

ISOLE PARTENOPEE E PONTINE

—

Dichiarazione n. 1.

Il sottoscritto, in rappresentanza dei promotori della costituenda Società di navigazione per l'esercizio dei servizi delle isole Partenopee e Pontine, dichiara di accettare le modificazioni qui appresso indicate alla convenzione stipulata il 23 aprile 1910 ed al capitolato A di cui all'art. 1 della convenzione medesima.

Convenzione.

Art. 2.

Dopo la modificazione all'art. 18 inserire quanto segue:

Nel caso in cui le esigenze del traffico lo richiedano, i concessionari hanno obbligo di destinare alle linee assunte piroscafi di tonnellaggio superiore a quello prescritto.

Aggiungere in fine dell'ultimo comma dell'art. 2 della convenzione:

Il numero dei posti di terza classe sarà fissato dal Comitato pei servizi marittimi.

Aggiungere l'articolo seguente:

Art. 3.

La costituenda Società non potrà distribuire un dividendo ai propri azionisti se oltre la riserva statutaria non ha stanziato una quota di deperimento non inferiore al 5 per cento all'anno del valore originario del naviglio, dei mobili e dei materiali di esercizio, e se non ha provveduto in misura adeguata alla spesa di assicurazione e riparazione del naviglio.

L'art. ex-3 diventa 4; *l'art. ex-4 diventa* 5: *l'art. ex-5 diventa* 6; *e l'art. ex-6 diventa* 7.

Capitolato A.

Art. 2.

Al quarto comma aggiungere in fine: il quale potrà autorizzare anche l'esecuzione di altri approdi dopo toccati i porti capolinea.

Art. 16.

Al n. 1 del comma secondo sostituire alla parola: inglesi, *la parola*: esteri.

Art. 18.

Nel primo comma alla parola: approntare, *sostituire*: adibire ai servizi.

Art. 20.

Nel primo comma, prima linea, dopo le parole: da assegnarsi al servizio, *aggiungere le parole*: salvo pel primo triennio il disposto dell'art. 17.

Art. 32.

Aggiungere i commi seguenti:

Il personale di bassa forza destinato a comporre gli equipaggi dei piroscafi addetti alle linee sovvenzionate sarà designato da appositi uffici di collocamento instituiti presso le capitanerie e gli uffici di porto, con uguale rappresentanza tanto dei concessionari quanto della gente di mare. Ad entrambe le parti è riconosciuto il diritto a rifiuto.

I concessionari si obbligano di adottare il contratto tipo di arruolamento degli equipaggi che sarà stabilito dal Ministero della marina, tenuto conto delle consuetudini vigenti, delle mutate condizioni della vita di bordo e della specialità delle linee cui si riferisce il presente capitolato.

I concessionari avranno facoltà di assumere il personale di bassa forza indipendentemente dagli uffici di collocamento, quando questi non abbiano personale disponibile alle condizioni del contratto tipo suddetto di arruolamento.

Art. 37.

Al decimo comma sostituire in fine alla parola: speculazione, *la parola*: abuso.

Art. 47.

Aggiungere dopo il primo comma:

Gli speditori che almeno tre giorni prima della partenza del piroscafo dal porto capolinea abbiano impegnato lo spazio a bordo per il caricamento delle merci in porto di scalo, in caso di inadempimento da parte del vettore, potranno ricorrere all'azione giudiziaria, derivante dal diritto comune.

Nel secondo comma (*che diventa terzo*) *alle parole*: non adempiendo a tale obbligo, *sostituire*: non adempiendo all'obbligo di cui nel primo comma del presente articolo, i concessionari, ecc.

Art. 52.

Nel primo comma, seconda linea, dopo le parole: con le ferrovie, *aggiungere le parole*: con le altre Società di navigazione sovvenzionate.

Art. 53.

Al primo comma alle parole: l'Ispettorato dei servizi marittimi ha diritto di farne controllare, *sostituire le parole*: di trasmetterne copia ogni due mesi all'Ispettorato dei servizi marittimi che ha diritto di controllarne.

Art. 80.

Al primo comma sostituire alle parole: dalla legge 29 giugno 1903, n. 343, sugli infortuni degli operai sul lavoro, *le parole*: dal testo unico della legge per gli infortuni degli operai sul lavoro approvato con R. decreto 31 gennaio 1904, n. 51.

Tabella delle linee.

Linea 2ª - *Aggiungere la nota:*

(3) Compiuta che sia la costruzione del nuovo materiale ed al più tardi al termine del terzo anno dall'assunzione dei servizi, sarà effettuata una seconda corsa Capri-Sorrento-Napoli e ritorno nei mesi di giugno, luglio, agosto e settembre. Tale corsa potrà essere effettuata anche dai piroscafi, che, giusta il secondo comma dell'art. 18 del capitolato A, sono ammessi a surrogare temporaneamente quelli normalmente assegnati al servizio.

Linea 5ª - *Dopo* Ischia, *aggiungere*: Forio.

Roma, 20 maggio 1910.

ARTURO D'AMICO.

V. — *Il ministro della marina*
LEONARDI-CATTOLICA.

ISOLE PARTENOPEE E PONTINE

DICHIARAZIONE N. 2

Il sottoscritto in rappresentanza dei promotori della costituenda Società di navigazione per l'esercizio dei servizi delle isole Partenopee e Pontine dichiara che l'approdo a Santo Stefano sarà eseguito nella linea 5ª

dopo Forio; nella linea 6ª nell'andata dopo Forio; e nella linea 7ª nel ritorno dopo Ventotene.

Roma, 28 maggio 1910.

ARTURO D'AMICO.

V. — *Il ministro della marina*
LEONARDI-CATTOLICA.

CONVENZIONE

per l'esercizio dei servizi delle isole Egadi e Pelagie e di Ustica e Pantelleria.

Il presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, il ministro della marina, quelli dei lavori pubblici, dell'agricoltura, industria e commercio, delle poste e dei telegrafi, del tesoro e delle finanze a nome dello Stato;

ed il signor cav. Gabriele d'Alì, presidente della Società di navigazione « La Sicania » a nome della Società medesima in virtù di regolare mandato;

hanno concordato e stipulato quanto segue:

Art. 1.

La Società di navigazione « La Sicania » assume l'esercizio delle linee di navigazione indicate nell'annessa tabella alle condizioni contenute nel capitolato A che, con la tabella stessa, fa parte integrante della presente convenzione, verso l'annua sovvenzione di lire trecentocinquemila (L. 305,000).

Art. 2.

All'art. 23 del Capitolato A, aggiungere in fine: ed avere dei locali coperti anche pei passeggieri di ponte che corrispondono a quelli di 3ª classe.

Art. 3.

La Società concessionaria non potrà distribuire un dividendo ai propri azionisti se oltre la riserva statutaria non ha stanziato una quota di deperimento non inferiore al 5 per cento all'anno del valore originario del naviglio, dei mobili e dei materiali di esercizio e se non ha provveduto in misura adeguata alla spesa di assicurazione e riparazione del naviglio.

Art. 4.

La durata della concessione, che avrà principio il 1° luglio 1910, resta fissata in anni 15 e trascorso detto termine s'intenderà continuativa di anno in anno salvo il caso di disdetta dall'una o dall'altra parte da darsi sei mesi prima.

Art. 5.

A garanzia degli obblighi assunti con la presente convenzione la Società concessionaria presta la cauzione provvisoria di lire ventimila risultante dalla polizza qui unita.

Art. 6.

La presente convenzione con l'annesso capitolato sarà soggetta al diritto fisso di una lira e centesimi venti, decimi compresi, per tassa di registro.

Art. 7.

La presente convenzione non sarà obbligatoria per il Governo se non dopo l'approvazione per legge.

Fatta in Roma, in tre originali, addì 23 aprile 1910.

Il presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno
LUZZATTI.

Il ministro della marina
LEONARDI-CATTOLICA.

Il ministro dei lavori pubblici
SACCHI.

Il ministro di agricoltura, industria e commercio
RAINERI.

Il ministro delle poste e dei telegrafi
CIUFFELLI.

Il ministro del tesoro
TEDESCO.

Il ministro delle finanze
FACTA.

Per la Società di Navigazione « La Sicania »
GABRIELE D'ALÌ.

EUGENIO PINZAUTI, *testimonio.*
ALFREDO CAVI, *testimonio.*

Linee per le isole Egadi e Pelagie e di Ustica e Pantelleria.

Linea	ITINERARIO	Periodicità	Percorrenza in miglia		Velocità	N. dei piroscafi	Tonnellaggio	
			per viaggio	annua			unitario	complessivo
1	Trapani-Marsala-Pantelleria e ritorno	settimanale	156	8,112	10	1	400	400
2	Trapani-Marsala-Favignana-Levanzo-Marettimo e ritorno	bisettiman.	93.8	9,755.2				
3	Porto Empedocle-Linosa-Lampedusa e ritorno.	settimanale	246	12,8 0	10	1	400	400
4	Porto Empedocle-Linosa-Lampedusa-Pantelleria-Porto Empedocle (1)	circolare settimanale	306.9	15,958.8				
5	Palermo-Ustica e ritorno (2)	4 viaggi per settim.	72	14,976	10	1	400	400
				61,602		3		1,200

(1) Durante la sosta a Porto Empedocle il piroscafo si recherà a Sciacca, Porto Palo e Mazzara per tornare poi a Porto Empedocle toccando Sciacca.

(2) I concessionari hanno obbligo di trasportare da Palermo a Ustica senza alcun compenso nei mesi di siccità, ed a richiesta del Governo, 100 metri cubi di acqua per ogni viaggio.

N. B. — Il ministro della marina avrà facoltà di modificare gli itinerari delle linee di cui alla presente tabella nei limiti della percorrenza attuale e del materiale prescritto per le linee stesse.

SOCIETÀ « SICANIA »

—

DICHIARAZIONE.

Il sottoscritto a nome della Società di navigazione « La Sicania » dichiara di accettare le modificazioni qui appresso indicate alla convenzione in data 23 aprile 1910 per l'esercizio delle Isole Egadi, Pelagie e di Ustica e Pantelleria, ed al capitolato A di cui all'art. 1 della convenzione predetta.

Convenzione.

Aggiungere gli articoli seguenti:

Art. 2.

All'art. 23 *del capitolato* A *aggiungere in fine*: ed avere dei locali coperti anche pei passeggieri di ponte che corrispondono a quelli di 3ª classe.

Art. 3.

La Società concessionaria non potrà distribuire un dividendo ai propri azionisti se oltre la riserva statutaria non ha stanziato una quota di deperimento non inferiore al 5 per cento all'anno del valore originario del naviglio, dei mobili e dei materiali di esercizio, e se non ha provveduto in misura adeguata alle spese di assicurazione e riparazione del naviglio.

L'art. ex-2 diventa 4; l'art. ex-3 diventa 5; l'art. ex-4 diventa 6 e l'art. ex-5 diventa 7.

Capitolato A.

Art. 2.

Al quarto comma aggiungere in fine: il quale potrà autorizzare anche l'esecuzione di altri approdi dopo toccati i porti capolinea.

Art. 16.

Al n. 1 del comma secondo sostituire alla parola: inglesi, *la parola*: esteri.

Art. 18.

Nel primo comma alla parola: approntare, *sostituire le parole*: adibire ai servizi.

Art. 20.

Nel primo comma prima linea dopo le parole: da assegnarsi al servizio, *aggiungere le parole*: salvo pel primo triennio il disposto dell'art. 17.

Art. 32.

Aggiungere i commi seguenti:

Il personale di bassa forza destinato a comporre gli equipaggi dei piroscafi addetti alle linee sovvenzionate sarà designato da appositi uffici di collocamento istituiti presso le capitanerie e gli uffici di porto, con eguale rappresentanza tanto dei concessionari quanto della gente di mare. Ad entrambe le parti è riconosciuto il diritto a rifiuto.

I concessionari si obbligano di adottare il contratto tipo di arruolamento degli equipaggi che sarà stabilito dal Ministero della marina, tenuto conto delle consuetudini vigenti, delle mutate condizioni della vita di bordo e della specialità delle linee cui si riferisce il presente capitolato.

I concessionari avranno facoltà di assumere personale di bassa forza indipendentemente dagli uffici di collocamento, quando questi non abbiano personale disponibile alle condizioni del contratto tipo suddetto di arruolamento.

Art. 47.

Aggiungere dopo il primo comma:

Gli speditori che almeno tre giorni prima della partenza del piroscafo dal porto capolinea abbiano impegnato lo spazio a bordo per il caricamento delle merci in un porto di scalo, in caso di inadempimento del vettore, potranno ricorrere all'azione giudiziaria derivante dal diritto comune.

Nel secondo comma (che diventa terzo) alle parole: non adempiendo a tale obbligo, *sostituire*: non adempiendo all'obbligo di cui nel primo comma del presente articolo, i concessionari, ecc.

Art. 52.

Al primo comma, dopo le parole: con le ferrovie, *aggiungere*: con altre Società di navigazione sovvenzionate.

Art. 53.

Al primo comma, alle parole: l'Ispettorato dei servizi marittimi ha diritto di farne controllare, *sostituire le parole*: di trasmetterne copia ogni due mesi all'Ispettorato dei servizi marittimi che ha diritto di controllarne.

Art. 80.

Al primo comma, sostituire alle parole: dalla legge 29 giugno 1903, n. 343, sugli infortuni degli operai sul lavoro, *le parole*: dal testo unico della legge per gli infortuni degli operai sul lavoro, approvato col R. decreto 31 gennaio 1904, n. 51.

Tabella delle linee.

Alla nota (1) *fra* Sciacca *e* Mazzara *aggiungere*: Porto Palo.

Alla linea 2 nella colonna della percorrenza per viaggio, sostituire: 93.8 *a* 53, *nella colonna della percorrenza annua sostituire*: 9755.2 *a* 5500.

Alla linea 4 nella colonna della percorrenza per viaggio sostituire: 306.9 *a* 297 *e nella colonna della percorrenza annua sostituire*: 15958.8 *a* 15444.

Al totale delle percorrenze annue sostituire: 61602 *a* 56832.

Aggiungere dopo la nota (2) l'annotazione seguente:

NB. Il ministro della marina avrà facoltà di modificare gli itinerari delle linee di cui alla presente tabella nei limiti della percorrenza attuale e del materiale proscritto per le linee stesse.

Roma, addì 21 maggio 1910.

GABRIELE D'ALÌ.

V. — *Il ministro della marina*
LEONARDI-CATTOLICA.

CONVENZIONE

per l'esercizio di una linea di navigazione fra Tripoli ed Alessandria d'Egitto.

Il presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, il ministro della marina, quelli dei lavori pubblici, delle poste e dei telegrafi, di agricoltura, industria e commercio, del tesoro e delle finanze a nome dello Stato;

ed il signor marchese Alberto Theodoli quale rappresentante il Banco di Roma in virtù di regolare mandato;

hanno concordato e stipulato quanto segue:

Art. 1.

Il Banco di Roma assume l'esercizio della linea di navigazione fra Tripoli ed Alessandria d'Egitto, indicata nell'annessa tabella, alle condizioni contenute nel capitolato qui unito che, con la tabella stessa, fa parte integrante della presente convenzione, verso l'annua sovvenzione di lire centonovantacinquemila (L. 195,000).

Art. 2.

La durata della convenzione, che avrà principio dal 1° luglio 1910, resta fissata in quindici anni e trascorso questo termine s'intenderà continuativa di anno in anno salvo il caso di disdetta da darsi dall'una o dalla altra parte sei mesi prima.

Art. 3.

Per la maggiore percorrenza eseguita nell'esercizio 1909-910 in seguito al prolungamento ad Alessandria d'Egitto della linea Tripoli-Misurata esercitata dal Banco di Roma in forza della convenzione del 30 aprile 1908 sarà corrisposto al Banco medesimo, dopo l'approvazione della presente convenzione, un compenso straordinario per una volta tanto di lire ventimila (L. 20,000).

Art. 4.

La presente convenzione con l'annesso capitolato sarà soggetta al diritto fisso di una lira e centesimi venti, decimi compresi, per tassa di registro.

Art. 5.

La presente convenzione non sarà obbligatoria pel Governo se non dopo l'approvazione della legge.

Fatta in Roma, in tre originali, addì 23 aprile 1910.

Il presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno
LUZZATTI.

Il ministro della marina
LEONARDI-CATTOLICA.

Il ministro dei lavori pubblici
SACCHI.

Il ministro delle poste e dei telegrafi
CIUFFELLI.

Il ministro di agricoltura, industria e commercio
RAINERI.

Il ministro del tesoro
TEDESCO.

Il ministro delle finanze
FACTA.

Pel Banco di Roma
ALBERTO THEODOLI.

EUGENIO PINZAUTI, *testimonio.*
ALFREDO CAVI, *testimonio.*

Capitolato per la linea della costa fra Tripoli ed Alessandria d'Egitto

Art. 1.

La linea da eseguirsi è indicata nella tabella annessa alla convenzione.

Art. 2.

I concessionari dovranno preavvisare l'Ispettorato dei servizi marittimi del giorno di partenza dai porti capolinea mentre le ore di approdo nei porti intermedi saranno stabilite dai concessionari tenuto conto delle esigenze locali; salvo all'Ispettorato l'indicazione del tempo minimo di sosta che dovranno fare i piroscafi nei singoli scali della linea.

Le partenze medesime potranno, però, per ragioni di ordine pubblico o di interesse postale, commerciale e politico, essere ritardate od anticipate sull'ordine scritto dell'Ispettorato dei servizi marittimi o dei suoi rappresentanti, o per causa di forza maggiore, di cui sarà giudice il commissario del Governo nei singoli porti, senza che si possa chiedere alcun compenso dai concessionari o dai terzi.

I ritardi però non dovranno essere tali da reclamare un aumento del materiale prescritto per la linea.

Art. 3.

I viaggi dovranno essere eseguiti con la velocità normale di almeno nove miglia all'ora da calcolarsi sulla media dell'intero percorso di ciascun viaggio.

Per velocità normale s'intende quella che dovranno avere i piroscafi in circostanze di ordinaria navigazione.

Art. 4.

Il ministro della marina, udito il Comitato pei servizi marittimi, potrà ordinare l'attuazione di approdi fra i punti estremi della linea e potrà accordare la facoltà di prolungare la linea al di là dei punti stessi, e potrà anche sopprimere degli approdi.

Sorveglianza dei servizi.

Art. 5.

La sorveglianza del servizio spetta al ministro della marina che la esercita per mezzo dell'Ispettorato dei servizi marittimi e dei commissari del Governo. I funzionari dell'Ispettorato hanno diritto di eseguire a bordo dei piroscafi sovvenzionati e presso l'Amministrazione dei concessionari tutte le indagini che occorresse di fare per accertare l'applicazione della legge e del presente capitolato.

Art. 6.

Perchè si possa controllare la regolarità dei viaggi, i comandanti dei piroscafi sono obbligati di consegnare al commissario del Governo nei singoli scali ad ogni arrivo a destinazione un estratto del giornale di bordo, indicante le circostanze occorse nell'intero viaggio.

Art. 7.

Entro un mese dall'approvazione legislativa del contratto i concessionari delle linee dovranno prestare una cauzione corrispondente al 10 per cento dell'ammontare annuo della sovvenzione.

La cauzione dovrà essere prestata in titoli di rendita o in valori garantiti dallo Stato, oppure costituendo il pegno sopra uno o più piroscafi dei concessionari che dovranno essere assicurati a tale uopo presso una Società italiana di assicurazioni accettata dal Ministero della marina per una somma che garantisca l'ammontare della cauzione.

La cauzione è vincolata a garanzia degli obblighi assunti e delle responsabilità incorse così dal concessionario come dalle persone per cui egli deve rispondere civilmente. La cauzione serve eziandio per garantire il pagamento delle multe definitive inflitte, che non fossero pagate dal concessionario o non si potessero prelevare dalle sovvenzioni. In questo caso si provvederà, mediante decreto del ministro della marina, a prelevare le somma dalla cauzione, la quale deve essere immediatamente reintegrata. Non avvenendo ciò, il contratto s'intenderà risoluto per colpa del concessionario.

I crediti del Governo verso i concessionari godranno di privilegio sulla cauzione in confronto d'ogni altro credito contro il concessionario per parte dei terzi qualunque sia la precedenza degli atti giudiziari.

Ricevimento e custodia, trasporto e consegna degli effetti postali.

Art. 8.

I concessionari hanno obbligo del trasporto gratuito regolare e compiuto di tutti gli effetti postali descritti sui fogli di via senza limitazione di peso.

Sotto la denominazione di effetto s'intende tutto ciò che per legge la posta ha diritto di trasportare, compresi i pacchi postali del peso ciascuno non superiore a 5 kg. Per quelli di peso superiore che potessero in avvenire essere istituiti sarà corrisposto ai concessionari un compenso da stabilirsi dal Comitato pei traffici marittimi in misura non superiore al 50 per cento delle tasse riscosse dall'Amministrazione delle poste.

I concessionari avranno pure l'obbligo di trasportare gratuitamente tutti gli oggetti o le provviste riferentisi al servizio postale.

Art. 9.

I concessionari dovranno destinare su ogni piroscafo un sufficiente locale lontano dalla macchina e ben riparato per collocarvi gli effetti; questo locale dovrà chiudersi a chiave, rimanendo la custodia degli effetti affidata al capitano del piroscafo sotto la sua responsabilità.

Qualora per avarìa un piroscafo dovesse approdare in qualche porto o rada non indicati nell'itinerario della linea, per cui si trovasse nell' impossibilità di proseguire la corsa, il capitano sarà in obbligo di fare la consegna degli effetti all'ufficio di posta locale o viciniore per essere inoltrati a destinazione coi mezzi ordinari e col primo piroscafo nazionale od estero, rimanendo le spese a carico dei concessionari.

Art. 10.

I concessionari dovranno far ritirare gli effetti dagli uffici postali al porto, ovvero, in difetto di essi uffici, dagli agenti incaricati di trasportare gli effetti medesimi allo scalo d'imbarco, ove non sia possibile diversamente.

Essi dovranno egualmente operare la consegna degli effetti in arrivo negli uffici suddetti od agli agenti suindicati.

Il trasporto degli effetti da terra a bordo e viceversa sarà a carico dei concessionari, i quali dovranno adottare le misure necessarie onde le relative operazioni siano compiute con sicurezza, senza pericolo d'avarìa e senza perdita di tempo.

Art. 11.

Per la consegna ed il ricevimento degli effetti, i concessionari si uniformeranno alle disposizioni che saranno emanate dal Ministero della marina di concerto con quello delle poste e dei telegrafi nello scopo di accertare il numero e la natura dei dispacci per la conseguente responsabilità.

Le operazioni di sbarco degli effetti dovranno precedere qualsiasi operazione e dovranno effettuarsi non appena i piroscafi siano ormeggiati.

Art. 12.

Il prodotto delle tasse delle corrispondenze e dei pacchi e del loro trasporto è devoluto interamente all'Amministrazione delle poste.

Non saranno ricevute a bordo altre corrispondenze che quelle regolarmente consegnate dagli uffici di posta, tanto interni che esteri, indicati dal Ministero delle poste e dei telegrafi, e che saranno immesse nella cassetta mobile d'impostazione delle lettere, di cui ciascun piroscafo sarà provveduto a cura dei concessionari ai quali faranno carico anche le riparazioni, e che dovrà essere consegnata unitamente agli effetti, agli uffizi postali nei luoghi di approdo. Qualunque contravvenzione alle leggi postali per parte dei concessionari o loro agenti sarà punita a norma di dette leggi.

I comandanti dei piroscafi su qualunque linea esercitata dai concessionari, saranno obbligati ad aprire le suaccennate cassette mobili d' impostazione, per estrarne le corrispondenze, e formare i dispacci postali, attenendosi a tutte le disposizioni che saranno emanate dal Ministero della marina d'accordo col Ministero delle poste.

I detti comandanti saranno inoltre tenuti allo smercio dei francobolli, biglietti e cartoline postali.

Potrà richiedersi ai concessionari che siano tenute esposte nelle agenzie cassette mobili d'impostazione con obbligo alle agenzie stesse di estrarne le corrispondenze e di farle consegnare ai comandanti dei piroscafi.

Saranno affissi sul ponte e nelle sale dei viggiatori degli avvisi, stampati a cura del Ministero delle poste e dei telegrafi, relativi all' interdizione del trasporto delle corrispondenze.

I concessionari potranno trasportare gratuitamente sulla linea da essi esercitata, con esenzione delle tasse postali, le lettere ed i pieghi concernenti esclusivamente l'Amministrazione della linea stessa, nonchè quelli relativi al servizio cumulativo.

Art. 13.

I concessionari saranno responsabili, salvo il caso di forza maggiore, di tutti i danni risultanti all'Amministrazione postale per perdite, manomissioni o avarie degli effetti, e dovranno tenere questa rilevata dall'indennità che dovesse rifondere ai terzi.

Piroscafi.

Art. 14.

I piroscafi da assegnarsi al servizio devono essere di tonnellaggio e di velocità non inferiori a quelli indicati nella tabella annessa alla convenzione ed il loro numero dovrà essere tale che si possa provvedere alla regolare ed esatta esecuzione del servizio. Devono

corrispondere alle regole comuni sull'idoneità alla navigazione stabilita dal Codice per la marina mercantile, e soddisfare alle condizioni prescritte dalle leggi vigenti pel trasporto di passeggieri.

Art. 15.

I piroscafi da adibirsi al servizio dovranno essere coperti da bandiera nazionale e di assoluta proprietà dei concessionari e godranno delle prerogative che sono o che potrebbero essere accordate ai piroscafi postali.

Art. 16.

I concessionari non sono esonerati dall'obbligo di disimpegnare il servizio nei modi stabiliti, in alcun caso e nemmeno se essi non possano disporre di parte del materiale adibito alla linea per causa di forza maggiore o di riparazione.

Art. 17.

La composizione degli equipaggi dei piroscafi sovvenzionati è determinata da apposite tabelle stabilite di concerto fra il Ministero della marina ed i concessionari.

Tariffe.

Art. 18.

Il nolo per le merci d'importazione dall'Italia e di esportazione per l'Italia sarà fissato a rimborso di spesa, qualunque sia il porto di trasbordo delle merci stesse. La determinazione di siffatto nolo sarà fatta dal Comitato pei servizi marittimi sentiti i concessionari.

Al Comitato stesso spetta pure la determinazione delle tariffe pel trasporto dei passeggieri con trasbordo da e per l'Italia.

Nei limiti dello spazio che rimanesse disponibile dopo provveduto agli imbarchi per l'esportazione potranno essere trosportate merci e bestiame tra porto e porto della linea, applicandosi in questo caso le tariffe e le norme che saranno approvate dal Comitato predetto.

Art. 19.

I concessionari hanno l'obbligo del trasporto dei piccoli colli con le modalità che saranno determinate dal Comitato pei servizi marittimi.

I colli stessi non potranno superare il peso di kg. 60 e la tariffa non potrà superare centesimi 60 per ogni collo proveniente dall'Italia o destinato in Italia.

Il loro volume non dovrà superare un quarto di metro cubo.

Il trasporto dei piccoli colli sarà effettuato dall'agenzia di partenza a quella di destinazione o di transito coll'aumento di cent. 10 per ciascun collo per indennizzo di prestazione per le operazioni doganali.

Facilitazioni di viaggio e trasporti per conto dello Stato.

Art. 20.

Effettuandosi sulla linea il trasporto dei passeggeri, i concessionari dovranno accordare le seguenti facilitazioni sulle tariffe comuni:

1° il viaggio gratuito, escluso il vitto, ai membri del Parlamento in carica ed agli ex-deputati che abbiano almeno 7 legislature, e tre viaggi all'anno gratuiti per le loro famiglie;

2° il viaggio gratuito di 1ª classe ai funzionari dell'Ispettorato dei servizi marittimi ed agli ispettori delle poste e dei telegrafi con le norme che saranno stabilite dall'Ispettorato predetto;

3° la riduzione del 30 per cento sulle tariffe effettive, escluso il vitto:

a) alle famiglie dei membri del Parlamento;

b) agli impiegati civili e militari;

c) agli ufficiali e militari di truppa del R. esercito e della R. marina;

d) alle comitive di operai agricoltori e loro famiglie;

e) agli impiegati governativi in genere che viaggiano per motivi di servizio.

Ed in mancanza di speciali convenzioni coi ministri della guerra e della marina, ai militari di ogni grado che viaggino a spese dello Stato.

Art. 21.

I concessionari dovranno provvedere perchè ad ogni approdo possano essere imbarcate le merci pronte per l'esportazione.

Non adempiendo a tale obbligo, i concessionari saranno tenuti verso gli speditori, la cui merce non venisse imbarcata, a eseguirne il trasporto nel viaggio successivo, senza compenso, sempre però che gli speditori stessi abbiano dato avviso alle locali agenzie nel termine stabilito dal regolamento.

Quando non fosse presentata all'imbarco la merce impegnata, il concessionario avrà diritto al 50 per cento del nolo.

Art. 22.

La sorveglianza sulle tariffe è esercitata dall'Ispettorato dei servizi marittimi; le modificazioni di esse saranno devolute al Comitato pei servizi marittimi.

Al Comitato medesimo spetterà la definizione delle eventuali contestazioni fra i concessionari e gli speditori, caricatori ed altri terzi interessati. Le decisioni del Comitato pei servizi marittimi non sono appellabili dinanzi al Collegio degli arbitri, di cui all'art. 53, e non pregiudicano l'azione giudiziaria.

Art. 23.

Il Comitato pei servizi marittimi ha l'incarico di rivedere le norme e le condizioni della polizza di carico per accertare che non contengano disposizioni contrarie alle leggi ed alle consuetudini.

Servizio cumulativo.

Art. 24.

Tanto per le merci in genere, quanto pei viaggiatori è fatto obbligo ai concessionari di attuare il servizio cumulativo con le ferrovie, con le altre Società di navigazione sovvenzionate e, possibilmente, con altre Società italiane di navigazione marittima e fluviale mediante unico contratto di trasporto ed istituendo tariffe con prezzi globali determinate sulle basi differenziali proprie a ciascuna Amministrazione.

Le spedizioni di merci destinate alla esportazione dovranno essere fatte con documento unico, qualunque ne sia la destinazione, purchè compresa nell'itinerario di linee regolari.

Il Comitato pei servizi marittimi determinerà le nor-

me per l'esecuzione del servizio cumulativo fra Società di navigazione e stabilirà il reparto fra le Società sovvenzionate interessate delle spese di trasbordo e di custodia delle merci di esportazione a mezzo delle linee di concentramento.

Statistiche, relazioni annuali e bilanci.

Art. 25.

I concessionari hanno l'obbligo di compilare la statistica del movimento dei viaggiatori e delle merci per la linea esercitata con l'indicazione distinta dei diversi introiti, e di trasmetterne copia ogni due mesi all'Ispettorato dei servizi marittimi che ha diritto di controllarne la compilazione, al quale scopo i concessionari dovranno mettere a disposizione del funzionario incaricato tutti i documenti necessari per siffatto controllo.

I concessionari alla fine di ogni anno, e non oltre i sei mesi dalla chiusura dell'esercizio finanziario annuale, trasmetteranno al Ministero della marina, insieme coi propri bilanci, una relazione tecnica ed economica dell'azienda della linea da essi esercitata contenente la ripartizione così dei prodotti, come delle spese per la linea stessa.

La liquidazione definitiva della sovvenzione non sarà fatta finchè non siano trasmessi al Ministero della marina i documenti, di cui al presente articolo, e da esso trovati regolari, ferme però restando le anticipazioni di cui all'art. 45.

Art. 26.

Se i concessionari non adempissero agli obblighi di cui all'art. 25 o se ostacolassero le indagini che l'Ispettorato dei servizi marittimi praticasse ai termini dell'art. 5 e dell'art. 25 del presente capitolato, uditi il Consiglio di Stato ed il Comitato pei servizi marittimi, sarà sospeso il pagamento della sovvenzione.

Penalità.

Art. 27.

Ciascun viaggio, tanto di andata quanto di ritorno, sarà eseguito entro i limiti di tempo che saranno fissati dall'Ispettorato dei servizi marittimi.

Nei casi di ritardo nella esecuzione di ciascun viaggio di andata o di ritorno, non derivanti da forza maggiore giustificata, i concessionari incorreranno in una multa di L. 20 per ogni ora dopo le prime 6 ore di ritardo.

Qualora senza circostanze di forza maggiore non fosse effettuato qualche viaggio, i concessionari incorreranno nella multa di L. 200. In questo caso incorreranno anche nella perdita della corrispondente sovvenzione.

La mancanza di piroscafi non costituisce caso di forza maggiore.

Qualora un piroscafo senza causa di forza maggiore o senza averne ottenuta regolare autorizzazione, non approdasse ad uno degli scali prescritti, i concessionari incorreranno nella multa di L. 100.

Per la irregolare applicazione delle tariffe non derivante da errore materiale, i concessionari incorreranno in una multa nella misura del quintuplo del nolo percepito.

L'ammontare delle penalità sarà ritenuto mensilmente o semestralmente sulle quote della sovvenzione o sussidiariamente sarà prelevato dalla cauzione.

Art. 28.

Le penalità sono applicate dal Ministero della marina, su proposta dell'Ispettorato dei servizi marittimi.

Art. 29.

Nel caso di interruzione del servizio il Governo potrà, con semplice lettera o nota stragiudiziale, diffidare i concessionari ad eseguirlo secondo le norme prescritte dal presente quaderno d'oneri; tale invito avrà efficacia di formale e legale costituzione in mora.

Quando, nonostante tale invito, si verificasse nuova interruzione, sarà in facoltà del Governo di chiedere la risoluzione del contratto, che potrà senz'altro essere pronunciata dal tribunale competente.

Quando si constati la sospensione od abbandono della navigazione per qualunque causa che non sia relativa ai casi di guerra o di contumacia, il Governo del Re avrà la facoltà di prendere possesso dei piroscafi destinati alla navigazione sovvenzionata e di adempiere agli obblighi tutti stabiliti nella convenzione, a rischio, pericolo e responsabilità del concessionario.

Casi di guerra.

Art. 30.

In caso di guerra o di ostilità fra l'Italia ed un'altra potenza, o fra potenze estere in un punto qualunque dei mari percorsi dalle linee sovvenzionate, il Governo del Re avrà facoltà:

1° di sospendere il servizio;

2° di obbligare i concessionari a continuarlo;

3° di prendere possesso dei piroscafi non inscritti nel ruolo del naviglio ausiliario o di acquistarli.

Art. 31.

Quando il Governo del Re diffidi i concessionari di sospendere il servizio sopra una o più linee, i concessionari stessi potranno continuarlo a proprio rischio e pericolo e non avranno in alcun caso altro diritto che quello della sovvenzione normale, corrispondente alla linea o alle linee così esercitate.

Se il servizio venga sospeso sopra una o più linee, cesserà per tutto il tempo della interruzione la sovvenzione relativa, corrispondendosi ai concessionari, tanto a titolo d'interesse del capitale, quanto a titolo di deprezzamento dei piroscafi di quelle linee, del materiale, delle provviste e per coprire i concessionari delle spese restanti a loro carico, un'indennità da fissarsi di comune accordo.

Art. 32.

Nel caso di sospensione di una o più linee il Governo del Re avrà facoltà di esigere che uno o più o anche tutti i piroscafi assegnati alle linee stesse siano adibiti ad altre, allo scopo di rendere disponibili quei piroscafi dei quali intendesse prendere possesso.

Art. 33.

In luogo di sospendere interamente il servizio sopra una o più linee, il Governo del Re avrà facoltà di modificarne il periodo, gli approdi e gli itinerari. Se per queste modificazioni si venga ad aumentare il percorso normale delle linee stesse, il Ministero della marina pagherà ai concessionari la sovvenzione normale per questa linea o per queste linee, fatta eccezione se l'au-

mento di percorrenza superi il 10 per cento di quella complessiva della linea o delle linee modificate, nel qual caso corrisponderà per l'eccedenza superiore al 10 per cento un aumento proporzionale al maggior percorso stabilito.

Se il percorso invece resti invariato o diminuisca, i concessionari avranno dirito al pagamento della sovvenzione normale, qualora la diminuzione sia inferiore al 10 per cento; se superiore, si farà una ritenuta proporzionale alla diminuzione oltre il 10 per cento.

Nessun'altra indennità competerà in entrambi i casi ai concessionari.

Le modificazioni di cui sopra saranno deliberate dal Governo su proposta del ministro della marina, sentito il Comitato pei servizi marittimi.

Le deliberazioni del Governo non possono costituire materia di controversie giudiziarie, nè per le deliberazioni di esso o per la loro esecuzione può dal Governo incorrersi in alcuna civile responsabilità.

Art. 34.

Il Governo del Re, nel caso che obbligasse i concessionari a continuare il servizio, oltre il pagamento della sovvenzione normale, assumerà la garanzia dei piroscafi e di ogni altra cosa relativa al servizio medesimo per qualunque danno derivante da causa di guerra, esclusi quelli avvenuti per fatto del capitano o dei concessionari per inosservanza delle regole di guerra od altro.

Allo scopo di determinare il valore che il Governo deve rimborsare ai concessionari, nei casi in cui le perdite debbano andare a carico di esso, secondo le disposizioni del presente quaderno d'oneri, all'epoca dell'ammissione in servizio di ciascun piroscafo, ne sarà determinato il prezzo secondo le norme stabilite per calcolare il valore dei piroscafi requisiti dalla R. marina.

Art. 35.

Se il Governo del Re prenderà possesso di uno o più piroscafi dei concessionari, si applicheranno le disposizioni riguardanti la requisizione dei piroscafi da parte dell'autorità amministrativa.

Art. 36.

I concessionari dovranno riprendere l'esercizio delle linee nel modo con cui sarà possibile attuarlo, quando a ciò vengano invitati dal Governo.

Contumacie.

Art. 37.

Nei casi di provvedimenti sanitari presi dal Governo nazionale o dai Governi esteri o di ostacoli frapposti per tema di contagio dalle popolazioni dei porti di approdo delle linee, il ministro della marina potrà:

1° sospendere l'esercizio di una o più linee;

2° modificare il percorso delle linee, sostituire o sopprimere approdi, mutare gli orari;

3° far continuare il servizio in tutto o in parte.

In questi casi saranno applicate le disposizioni seguenti.

Art. 38.

In caso di sospensione di una o più linee sovvenzionate, ordinata dal Ministero della marina, sarà corrisposta ai concessionari, tanto a titolo di interesse del capitale, quanto a titolo di deprezzamento dei piroscafi assegnati alle linee stesse, del materiale, delle provviste e per coprire i concessionari delle spese restanti a loro carico, un'indennità (non superiore al 50 per cento della sovvenzione normale) che sarà determinata con deliberazione del Comitato pei servizi marittimi.

Ove i concessionari però intendessero di continuare i servizi delle linee per le quali venne disposta la sospensione e il Ministero della marina non vi si opponesse, avranno diritto alla sola sovvenzione normale.

Art. 39.

In caso di riduzione di corse, di modificazioni al percorso, sostituzione o soppressione di approdi, mutazione di orari, ecc., la sovvenzione sarà aumentata o diminuita in rapporto al percorso e sarà determinata da deliberazioni del Comitato pei servizi marittimi.

Art. 40.

In caso di obbligo imposto dal ministro della marina di eseguire tutti i servizi od una parte di essi, quando sia necessario l'aumento del materiale nautico, e sempre previo il parere del Comitato pei servizi marittimi, i viaggi in eccedenza della metà del numero imposto dalle convenzioni potranno essere retribuiti con supplemento di sovvenzione non maggiore del 50 per cento sulla sovvenzione normale.

Art. 41.

Il giudizio sulla necessità di soppressione, modificazione, continuazione dei viaggi, e distacco dei piroscafi da una linea ad un'altra, mutazione di orari, ecc., spetta al ministro della marina, che lo esercita, sentiti l'autorità sanitaria ed il Comitato pei servizi marittimi.

Art. 42.

Se per contravvenzione alle regole sanitarie un piroscafo fosse sottoposto a misure contumaciali che ritardassero il compimento del suo viaggio, la sovvenzione pel viaggio stesso potrà, secondo i casi, essere diminuita del 25 per cento.

Art. 43.

Le prescrizioni sanitarie che a bordo dei piroscafi possano essere stabilite dal Governo nazionale o dai Governi esteri non danno luogo ad indennità veruna.

Le merci ed i viaggiatori devono essere sbarcati in appositi lazzaretti al luogo di destinazione. Ove non si potessero sbarcare per deficienza di lazzaretti e i concessionari fossero obbligati a convertire in lazzaretti i propri piroscafi, lasciando i viaggiatori a bordo a scontare la contumacia, i concessionari dovranno ricevere per ogni piroscafo un compenso che sarà determinato dal Comitato pei servizi marittimi, sentita l'autorità sanitaria.

Durata della concessione del servizio.

Art. 44.

Il servizio avrà principio il 1° luglio 1910 ed avrà la durata di 15 anni.

S'intenderanno compresi nei viaggi d'obbligo quelli incominciati prima della scadenza del contratto, quantunque il ritorno avvenga posteriormente.

Il contratto s'intenderà continuativo di anno in anno oltre il 30 giugno 1925, salvo il caso di disdetta dall'una o dall'altra parte da darsi sei mesi prima.

Pagamento della sovvenzione.

Art. 45.

La sovvenzione dovuta ai concessionari sarà corrisposta a rate mensili posticipate. Potrà essere accordata, a richiesta del concessionario, una anticipazione mensile di diciannove ventesimi sulla sovvenzione.

Disposizioni diverse.

Art. 46.

I concessionari dovranno essere cittadini italiani, come pure dovranno essere cittadini italiani i direttori ed i componenti il Consiglio di amministrazione.

Nel caso in cui la Ditta o Società concessionaria risulti essere solo apparentemente italiana ed effettivamente connessa ad una Ditta estera o figliazione della medesima, il Governo, sentito il Consiglio di Stato, potrà dichiarare risoluto il contratto.

Art. 47.

I concessionari avranno una rappresentanza in Roma dove avranno pure il domicilio legale per tutti gli effetti del contratto.

Art. 48.

I concessionari non potranno cedere ad altri il servizio contemplato nel presente capitolato, se non in virtù di una legge.

I concessionari non potranno, inoltre, vendere i piroscafi assegnati ai servizi sovvenzionati senza l'autorizzazione del ministro della marina. Questi avrà facoltà di opporsi al noleggio dei piroscafi stessi e d'imporre determinate condizioni.

Essi non potranno del pari, senza l'autorizzazione del ministro predetto, assumere per conto di altro Governo l'esercizio di un servizio postale.

È vietata qualunque partecipazione diretta o indiretta dei concessionari a *trusts*, coalizioni o cartelli o ad accordi di qualsiasi genere, tendenti a modificare artificialmente i prezzi o a deviare artificialmente correnti di esportazioni o di traffico.

Contravvenendosi a questi patti, il Governo, sentito il Consiglio di Stato, è in facoltà di dichiarare risoluto il contratto a danno dei concessionari, senza obbligo di giudiziale diffidamento.

Art. 49.

Fermi restando pei concessionari gli obblighi dei versamenti stabiliti dal testo unico della legge per gli infortuni degli operai sul lavoro approvato con R. decreto 31 gennaio 1904, n. 51, a favore del personale retribuito con somme inferiori a L. 2100 all'anno, pel resto del personale i concessionari sono obbligati ad assicurare un trattamento di invalidità e vecchiaia. A tal fine sarà costituita una sezione presso la Cassa nazionale di previdenza od altro Istituto ben accetto al Governo.

I contributi necessari pel servizio di pensione andranno per metà a carico dei concessionari e per metà a carico degli assicurati.

Sorgendo controversie giudicherà un Consiglio di arbitri composto di un rappresentante dei concessionari, di un rappresentante del personale e di un terzo nominato dal primo presidente della Corte di cassazione.

In caso di inadempimento degli obblighi da parte dei concessionari la loro quota di concorso sarà ritenuta sulla sovvenzione o potrà essere prelevata dalla cauzione, e sarà anche in facoltà del ministro della marina di dichiarare il concessionario decaduto dalla concessione per sua colpa.

Art. 50.

Oltre la risoluzione del contratto, nei casi contemplati dalla presente convenzione, i concessionari saranno tenuti all'emenda di tutti i danni che per questo fatto possono derivare allo Stato.

Art. 51.

Tutte le clausole, riserve e facoltà stipulate a favore dello Stato e contro i concessionari avranno valore verso i concessionari e gli esercenti delle linee aggiudicate e verso tutti gli aventi causa a qualsiasi titolo da loro.

Art. 52.

L'appello contro la deliberazione e decisione, che è sempre provvisoriamente eseguibile, del Comitato pei servizi marittimi, è prodotto al collegio arbitrale di cui all'articolo seguente.

Art. 53.

Tutte le controversie, che potessero sorgere per la interpretazione e la esecuzione, del presente capitolato o delle convenzioni stipulate in base ad esso, e per le quali non fosse specialmente provveduto, saranno decise inappellabilmente da un Collegio arbitrale, composto di un presidente da nominarsi con decreto Reale fra i consiglieri della Corte di cassazione di Roma, o fra i consiglieri di Stato, di un rappresentante del Ministero della marina, da nominarsi con decreto Ministeriale caso per caso, e del rappresentante del concessionario interessato nella vertenza.

La vertenza non potrà essere sottoposta al Collegio se prima sovra essa non avrà deciso o deliberato il Comitato pei servizi marittimi e non sarà stata tentata la conciliazione innanzi al medesimo.

Servizio Tripoli-Barberia-Alessandria.

Linea	ITINERARIO	Periodicità	Percorrenza in miglia		Velocità	N. dei piroscafi	Tonnellaggio	
			per viaggio	annua			Unitario	Complessivo
—	Tripoli-Misurata-Bengasi-Derna-Soloum-Alessandria e ritorno, con obbligo di toccare Malta dopo Bengasi e con facoltà di approdare in altri scali tanto in andata quanto in ritorno	Ogni 2 settimane	1,789.2	46,519	(1) 10	(2) 2	600-1000	1,600

(1) Nei viaggi da eseguirsi col piroscafo di minor portata la velocità potrà essere ridotta a 8 miglia.

(2) Nel caso in cui sia omesso qualche viaggio per eseguire le riparazioni ordinarie dei piroscafi sarà trattenuta soltanto la sovvenzione proporzionale.

BANCO DI ROMA

—

DICHIARAZIONE.

Il sottoscritto, quale rappresentante il Banco di Roma dichiara di accettare le modificazioni qui appresso indicate al capitolato annesso alla convenzione in data 23 aprile 1910 per l'esercizio della linea di navigazione fra Tripoli ed Alessandria d'Egitto.

Art. 24.

Nel primo comma, dopo le parole: con le ferrovie, *aggiungere*: e con le altre Società di navigazione sovvenzionate.

Art. 25.

Al primo comma alle parole: l'Ispettorato dei servizi marittimi ha diritto di farne controllare, *sostituire le parole*: di trasmetterne copia ogni due mesi all'Ispettorato dei servizi marittimi che ha diritto di controllarne.

Art. 49.

Al primo comma sostituire alle parole: dalla legge 28 giugno 1903, n. 343 sugl'infortuni degli operai sul lavoro, *le parole*: dal testo unico della legge per gli infortuni degli operai sul lavoro, approvato col R. decreto 31 gennaio 1904, n. 51.

Roma, 21 maggio 1910.

ALBERTO THEODOLI.

V. — *Il ministro della marina*: LEONARDI-CATTOLICA.

CONVENZIONE

per l'esecuzione di una comunicazione periodica fra Genova e le isole Neerlandesi.

Il presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, il ministro della marina, quelli dei lavori pubblici, delle poste e dei telegrafi, di agricoltura, industria e commercio, del tesoro e delle finanze, a nome dello Stato,

e l'ingegnere Carlo Moleschott fu Jacopo, a nome della Compagnia olandese « Nederland » in virtù di regolare mandato,

hanno concordato e stipulato quanto segue:

Art. 1.

La Compagnia « Nederland » esercente un servizio di navigazione fra Amsterdam e le isole Neerlandesi, con capo linea a Batavia, si obbliga di approdare ogni due settimane, coi piroscafi adibiti a tale servizio, a Genova, tanto nell'andata quanto nel ritorno, ai termini ed alle condizioni contemplate nel capitolato annesso alla presente, di cui fa parte integrante.

Art. 2.

Per l'esecuzione del servizio contemplato nel precedente articolo il Governo corrisponderà alla detta Compagnia la sovvenzione di lire settantamila (lire 70,000) all'anno.

Art. 3.

La presente convenzione avrà effetto dal 1° luglio 1910 e durerà fino al 30 giugno 1920, dopo di che si intenderà continuativa di anno in anno, salvo il caso di disdetta dall'una o dall'altra parte da darsi sei mesi prima.

Art. 4.

La presente convenzione, con l'annesso capitolato, sarà soggetta al diritto fisso di lire una e centesimi venti, decimi compresi, per tassa di registro.

Art. 5.

La presente convenzione non sarà obbligatoria per lo Stato se non dopo l'approvazione per legge.

Fatta in Roma, in tre originali, addì 23 aprile 1910.

Il presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno
LUZZATTI.

Il ministro della marina
LEONARDI-CATTOLICA.

Il ministro dei lavori pubblici
SACCHI.

Il ministro delle poste e dei telegrafi
CIUFFELLI.

Il ministro di agricoltura industria e commercio
RAINERI.

Il ministro del tesoro
TEDESCO.

Il ministro delle finanze
FACTA.

Per la Compagnia Nederland
MOLESCHOTT ing. CARLO.

EUGENIO PINZAUTI, *testimone.*

ALFREDO CAVI, *testimone.*

Capitolato
per l'esecuzione di una comunicazione periodica
fra Genova e le isole Neerlandesi

—

Art. 1.

La Compagnia « Nederland » dovrà approdare ogni due settimane a Genova, tanto in andata quanto nel ritorno, coi piroscafi adibiti al servizio di navigazione fra Amsterdam e le isole Neerlandesi, osservando le condizioni indicate negli articoli seguenti.

Art. 2.

I piroscafi suddetti, della portata non inferiore a duemila tonnellate di registro, saranno di assoluta proprietà della Compagnia ed il loro numero dovrà essere tale da garantire la regolare esecuzione del servizio.

Essi dovranno alzare in testa di albero la bandiera postale italiana.

Art. 3.

Nel caso che si perdesse un piroscafo o fosse dichiarato inservibile, la Compagnia dovrà immediatamente surrogarlo con altro della portata indicata nell'art. 2.

Art. 4.

Ciascun viaggio da Genova a Batavia e viceversa dovrà essere eseguito con una velocità normale di 10 nodi all'ora almeno.

Art. 5.

All'atto della stipulazione del contratto la Compagnia dovrà prestare la cauzione di lire venticinquemila (L. 25,000) in titoli di rendita o in valori garantiti dallo Stato.

La cauzione sarà restituita alla scadenza del contratto.

Art. 6.

Tenuto conto della velocità indicata nell'art. 4 e del tempo di fermata nei singoli porti, ciascun viaggio da Genova e di ritorno da Batavia sarà eseguito in base all'orario approvato dal Ministero della marina.

Nei casi di ritardi nell'arrivo a Batavia od a Genova non derivanti da forza maggiore giustificata, la Compagnia incorrerà in una multa di L. 50 per ogni ora dopo le prime 24 ore di ritardo.

Qualora senza circostanza di forza maggiore, non fosse effettuato qualche viaggio fra Genova e Batavia e viceversa, la Compagnia incorrerà nella multa di lire mille oltre la perdita della corrispondente sovvenzione.

La mancanza di piroscafi non costituisce caso di forza maggiore.

L'ammontare delle multe sarà ritenuto mensilmente sulle quote della sovvenzione e sussidiariamente sarà prelevato dalla cauzione, la quale dovrà esser subito ripristinata per intero.

Nel caso d'interruzione del servizio il ministro della marina potrà con semplice lettera o nota stragiudiziale eccitare la Compagnia ad eseguirlo secondo le norme prescritte dal presente capitolato e tale invito corrisponderà ad una formale e legale costituzione in mora.

Quando non ostante tale invito si verificassero nuove interruzioni, sarà in facoltà del ministro della marina di chiedere la risoluzione del contratto, che potrà essere per questo solo motivo pronunciata dal competente tribunale.

Art. 7.

La sorveglianza del servizio spetta al Ministero della marina che la esercita per mezzo dell'Ispettorato dei servizi marittimi.

Art. 8.

Per poter controllare la regolarità del servizio i comandanti dei piroscafi, dopo ciascun viaggio di andata e ritorno, faranno pervenire all'Ispettorato dei servizi marittimi, un estratto del giornale di bordo, nel quale siano esposte le circostanze verificatesi nell'intero viaggio.

Art. 9.

I giorni e le ore di partenza da Genova e da Batavia verranno concertati fra il Ministero della marina e la Compagnia.

Art. 10.

I piroscafi non potranno approdare ad altri punti, tranne quelli che saranno designati dal Ministero della marina, salvo il caso di forza maggiore che dovrà essere giustificato mediante copia autentica del giornale di bordo.

Art. 11.

Ove un piroscafo dovesse per avaria approdare in qualche punto non compreso nell'itinerario e si trovasse nell'impossibilità di proseguire la corsa, il capitano sarà in obbligo di fare la consegna dei dispacci postali all'ufficio di posta locale o viciniore per essere inoltrati a destinazione coi mezzi ordinari o col primo piroscafo nazionale od estero, rimanendo le spese a carico della Compagnia.

Art. 12.

La Compagnia ha l'obbligo del trasporto gratuito, regolare e compiuto, di tutti i dispacci postali, senza limitazione di peso; ivi compresi i pacchi che le siano consegnati dall'Amministrazione delle poste italiane o che siano diretti alla medesima e che siano cambiati con le singole località toccate dai piroscafi di essa Compagnia ora e successivamente per tutta la durata della presente convenzione, oppure diretti in paesi pei quali le località stesse potessero servire di transito.

Sotto la denominazione di dispacci s'intendono le casse, i sacchi o pieghi di corrispondenze ordinarie raccomandate o assicurate ed in genere qualsiasi oggetto che per legge o per regolamento sia o possa essere trasmissibile per mezzo della posta, compresi i gruppi di numerario, i valori di qualsiasi genere di proprietà governativa ed i recipienti vuoti.

La Compagnia sarà responsabile dei danni che potessero risultare al Governo italiano per perdite, manomissioni od avarie dei dispacci, dei pacchi o degli altri oggetti ad essa affidati, salvo il caso di forza maggiore, e dovrà tenerlo rilevato delle indennità che il Governo stesso dovesse corrispondere ai terzi.

I dispacci ed i pacchi saranno custoditi a bordo in apposito locale da chiudersi a chiave.

Art. 13.

Per la consegna ed il ricevimento dei dispacci e

dei pacchi la Compagnia si uniformerà alle disposizioni che saranno impartite dal Ministero della marina di concerto con quelle delle poste e dei telegrafi.

Il trasporto di essi dispacci e dei pacchi da terra a bordo e viceversa, sarà a carico della Compagnia.

Non saranno ricevute a bordo altre corrispondenze, tranne quelle regolarmente consegnate dagli uffici di posta.

Art. 14.

La Compagnia si obbliga pure al trasporto dei viaggiatori e delle merci per tutti gli scali toccati dai suoi piroscafi a seconda delle tariffe che dovrà stabilire.

Le tariffe pei viaggiatori e per le merci non potranno essere superiori a quelle praticate da altre Società sovvenzionate lungo la linea stessa e per verun motivo la Compagnia potrà far noli in danno di Genova in favore di altri porti od accordare riduzioni al traffico estero nocive al traffico italiano.

La stessa Compagnia dovrà riservare sui piroscafi uno spazio libero sufficiente a provvedere in ogni tempo al trasporto delle merci da e per Genova, sempre che la domanda di imbarco sia fatta in tempo opportuno.

All'Ispettorato dei servizi marittimi è affidato l'incarico di sorvegliare l'esecuzione delle presenti disposizioni.

Art. 15.

La Compagnia dovrà presentare al Ministero della marina le tariffe pel trasporto dei viaggiatori e delle merci e le tariffe stesse dovranno riportare l'approvazione del Comitato pei servizi marittimi.

Art. 16.

Tutte le divergenze che sorgessero fra la Compagnia ed i caricatori circa l'applicazione delle tariffe saranno deferite al Comitato dei servizi marittimi il quale giudicherà con decisione motivata.

La decisione del Comitato predetto non è appellabile dinanzi al Collegio degli arbitri di cui all'art. 23 e non pregiudica l'azione giudiziaria.

Art. 17.

La Compagnia si obbliga di dar passaggio sui suoi piroscafi ai membri del Parlamento italiano, agl'impiegati civili ed alle rispettive famiglie, quando queste viaggino con essi, alla metà del prezzo stabilito per gli altri viaggiatori, escluso il vitto, purchè non si oltrepassi in ciascun viaggio il numero di cinque posti di 1ª classe e di cinque pei posti di 2ª classe.

Le relative richieste saranno rilasciate in tempo utile per la partenza da Genova dall'Ispettorato dei servizi marittimi e per le partenze dai porti esteri dai Regi consoli od agenti consolari d'Italia.

La Compagnia a richiesta dei RR. consoli si obbliga altresì di trasportare mediante il pagamento di lire tre al giorno, compreso il vitto, due italiani indigenti per ogni viaggio.

Art. 18.

La Compagnia s'impegna di stabilire servizi cumulativi colle Società di navigazione per provvedere al trasporto dai porti del Regno a Genova e da Genova ai porti toccati dai suoi piroscafi e viceversa delle merci destinate alle Indie Neerlandesi o di là provenienti.

Art. 19.

In caso di guerra marittima la Compagnia avrà diritto di sospendere i viaggi coi suoi piroscafi. Verificandosi tal fatto, le sarà ritenuta la corrispondente sovvenzione.

Art. 20.

In caso di quarantene nei porti toccati dai piroscafi della Compagnia, il Ministero della marina prenderà gli opportuni accordi con la Compagnia stessa per la esecuzione e la sospensione del servizio, ritenendo nel secondo caso la corrispondente sovvenzione.

Art. 21.

La Compagnia dovrà tenere un rappresentante a Genova nel cui ufficio s'intende stabilito il domicilio legale di essa Compagnia per tutti gli effetti del contratto.

Art. 22.

La Compagnia non potrà cedere ad altri il servizio contemplato nel presente capitolato senza autorizzazione del Governo.

Art. 23.

Tutte le controversie che potessero sorgere per l'interpretazione e la esecuzione del presente capitolato saranno inappellabilmente decise da un Collegio arbitrale, salvo quelle deferite dall'art. 16 al Comitato pei servizi marittimi.

Il Collegio arbitrale, sarà composto di un presidente da nominarsi con decreto Reale fra i consiglieri della Corte di cassazione di Roma o fra i consiglieri di Stato, di un rappresentante del Ministero della marina da nominarsi con decreto Ministeriale caso per caso e del rappresentante la Compagnia.

Art. 24.

Il servizio avrà principio dal 1° luglio 1910 e durerà fino al 30 giugno 1920 dopo di che la concessione si intenderà continuativa di anno in anno salvo il caso di disdetta dall'una o dall'altra parte da darsi sei mesi prima.

S'intenderanno compresi nei viaggi d'obbligo quelli cominciati prima della scadenza della concessione, quantunque il ritorno segua posteriormente.

Art. 25.

La sovvenzione determinata dalla convenzione verrà corrisposta a rate mensili posticipate.

MOLESCHOTT CARLO, ing.

PASQUALE LEONARDI-CATTOLICA.

Il numero 299 della raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene la seguente legge:

VITTORIO EMANUELE III

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

Sono approvate le maggiori e nuove assegnazioni di

L. 212,337.50 e le diminuzioni di stanziamenti per eguale somma, sui capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia e dei culti per l'esercizio finanziario 1909-910, indicati nella tabella annessa alla presente legge.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 12 giugno 1910.

VITTORIO EMANUELE.

TEDESCO.

Visto, *Il guardasigilli:* FANI.

Tabella delle maggiori e nuove assegnazioni e delle diminuzioni di stanziamento in alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia e dei culti per l'esercizio finanziario 1909-910.

Maggiori assegnazioni.

Cap. n.	5. Ministero - Spese d'ufficio	20,000 —
»	6. Manutenzione, riparazione ed adattamento di locali del Ministero	10,000 —
»	9. Indennità di supplenza	40,000 —
»	15. Spese di stampa	25,000 —
»	24. Compensi per lavori e servizi straordinari	40,000 —
»	30. Acquisto, manutenzione e riparazione dei mobili per gli uffici giudiziari	30,000 —
»	39-*bis*. Indennità ai fuzionari civili che prestano servizio nei Comuni compresi nell'elenco di cui all'art. 1 della legge 12 gennaio 1909, n. 12	20,000 —

Saldi di spese residue.

Spese generali.

Cap. n.	39-III. Saldo degli impegni riguardanti il capitolo 1° dell'esercizio 1908-909 e retro « Ministero impiegati di ruolo »	12 50
»	39-IV. Saldo degli impegni riguardanti il capitolo 8 dell'esercizio 1908-909 e retro « Indennità di tramutamento »	2,200 —
»	39-V. Saldo degli impegni riguardanti il capitolo 9 dell'esercizio 1908-909 e retro « Indennità di supplenza »	1,500 —
»	39-VI. Saldo degli impegni riguardanti il capitolo 10 dell'esercizio 1908-909 e retro « Indennità di missione »	900 —

Spese per l'Amministrazione della giustizia.

Cap. n.	39-VII. Saldo degli impegni riguardanti il capitolo 27 dell'esercizio 1908-909 e retro « Magistrature giudiziarie - Personale » (Spese fisse)	11,000 —
»	39-VIII. Saldo degli impegni riguardanti il capitolo 28 dell'esercizio 1908-909 e retro « Magistrature giudiziarie - Personale - Indennità di residenza in Roma » (Spese fisse)	1,100 —
»	39-IX. Saldo degli impegni riguardanti il capitolo 29 dell'esercizio 1908-909 e retro « Magistrature giudiziarie - Spese d'ufficio ».	2,600 —
»	39-X. Saldo degli impegni riguardanti il capitolo 30 dell'esercizio 1908-909 e retro « Acquisto, manutenzione e riparazione dei mobili per gli uffici giudiziari »	400 —
Cap. n.	39-XI. Saldo per gli impegni riguardanti il capitolo 52 dell'esercizio 1908-909 « Assegnazione prelevata dal fondo di L. 30,000,000 di cui all'art. 1° della legge 12 gennaio 1909, n. 12 »	7,625 —
	Totale	212,337 50

Diminuzioni di stanziamenti.

Cap. n.	23. Spese casuali	10,000 —
»	31. Manutenzione, riparazione ed adattamento dei locali degli uffici giudiziari	160,000 —
»	33. Pigioni di locali ad uso delle Magistrature giudiziarie (Spese fisse)	42,337 50
	Totale	212,337 50

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro del tesoro
TEDESCO.

Il numero 287 della raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene il seguente decreto:

VITTORIO EMANUELE III
per grazia di Dio e per volontà della Nazione
RE D'ITALIA

Veduta la legge 13 marzo 1910, n. 94, che approva lo stato di previsione della spesa del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio 1909-910;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per la pubblica istruzione;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È istituito presso la R. università di Cagliari il posto di direttore del gabinetto di patologia speciale chirurgica dimostrativa con l'assegno di L. 700.

Art. 2.

È istituito presso la R. università di Napoli il posto di direttore del gabinetto annesso alla 2ª cattedra di patologia speciale medica dimostrativa con l'assegno di L. 700.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 12 maggio 1910.

VITTORIO EMANUELE.

CREDARO.

Visto, *Il guardasigilli:* FANI.

Il numero 288 della raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene il seguente decreto:

VITTORIO EMANUELE III
per grazia di Dio e per volontà della Nazione
RE D'ITALIA

Vista la legge 27 maggio 1875, n. 2554 (serie 2ª);

Visto l'art. 4 del R. decreto 10 giugno 1875, n. 2555 (serie 2ª);

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per la pubblica istruzione;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

A cominciare dal giorno 1° luglio 1910 sarà pagata la tassa di lire una per gli adulti e di centesimi cinquanta per i fanciulli d'età inferiore ai 12 anni per l'ingresso al monumentale palazzo ex-ducale di Mantova, eccetto le domeniche e le feste riconosciute dal calendario civile, nei quali giorni l'ingresso sarà gratuito.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 15 maggio 1910.

VITTORIO EMANUELE.

CREDARO.

Visto, *Il guardasigilli*: FANI.

Relazione di S. E. il ministro segretario di Stato per gli affari dell'interno, presidente del Consiglio dei ministri, a* S. M. il Re, *in udienza del 12 maggio 1910, sul decreto che scioglie il Consiglio comunale di Floridia (Siracusa).

SIRE!

L'Amministrazione comunale di Floridia, sorta con le elezioni generali del marzo 1908, è caratterizzata dalla cointeressenza di assessori e consiglieri in tutti i servizi comunali, come accertò una recente inchiesta.

L'assessore per l'annona, esercente di farine e affittuario di un molino, fa contestare arbitrariamente contravvenzioni agli altri esercenti.

Un assessore e un consigliere forniscono direttamente, senza alcun controllo, il petrolio per la illuminazione. Altri consiglieri direttamente o per interposta persona, sono interessati nei lavori di restauro di una piazza, nella fornitura delle casse mortuarie per i poveri, nel servizio dei trasporti funebri, nella gestione daziaria, nella fornitura delle divise alle guardie.

A prescindere da altre irregolarità rilevate, come la difficile situazione finanziaria, la partigiana applicazione dei tributi, l'abbandono del cimitero, è sufficiente l'accennata illecita ingerenza di molti componenti l'attuale Rappresentanza nei servizi comunali per dimostrare che questa è viziata nella sua costituzione e che si impone, come anche ritenne il Consiglio di Stato in adunanza del 6 corrente, la necessità di adottare d'urgenza una misura energica che valga a restaurare la moralità in quell'Amministrazione.

D'altra parte, l'Amministrazione promuove, per intimidire gli avversari, frequenti pubbliche manifestazioni, che tengono in continua agitazione la cittadinanza. Il sindaco - benchè diffidato dal locale funzionario di pubblica sicurezza - fomentava tali agitazioni e solo per avere maggiore libertà d'azione si è testè dimesso dall'ufficio. La situazione anormale non deve però ulteriormente protrarsi, anche perchè di recente si verificarono disordini e vie di fatto.

Mi onoro, pertanto, sottoporre all'augusta firma di Vostra Maestà lo schema di decreto che scioglie quel Consiglio comunale.

VITTORIO EMANUELE III

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per gli affari dell'interno, presidente del Consiglio dei ministri;

Visti gli articoli 316 e 317 del testo unico della legge comunale e provinciale, approvato col R. decreto 21 maggio 1908, n. 269;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Il Consiglio comunale di Floridia, in provincia di Siracusa, è sciolto.

Art. 2.

Il sig. dott. Pasquale Randone, è nominato commissario straordinario per l'amministrazione provvisoria di detto Comune, fino all'insediamento del nuovo Consiglio comunale ai termini di legge.

Il Nostro ministro predetto è incaricato della esecuzione del presente decreto.

Dato a Roma, addì 12 maggio 1910.

VITTORIO EMANUELE.

LUZZATTI.

MINISTERO DELLA ISTRUZIONE PUBBLICA

Istituto nazionale per l'educazione degli orfani dei maestri elementari.

Con R. decreto del 2 giugno 1910,
registrato alla Corte dei Conti il 7 dello stesso mese ed anno:

è sciolto il Consiglio direttivo dell'Istituto nazionale per l'educazione degli orfani dei maestri elementari ed il prof. cav. Friso Luigi è nominato R. commissario per la temporanea gestione dell'Istituto medesimo.

Disposizione nel personale dipendente:

Con R. decreto del 9 giugno 1910:

Magrini dott.ª Diana, sottobibliotecaria di 5ª classe nelle biblioteche governative, è, in seguito a sua domanda, collocata in aspettativa, per motivi di salute, dal 1° giugno 1910 e non oltre il 31 maggio 1912, con l'assegno in ragione di annue L. 666.66, pari al terzo dello stipendio di cui è provveduta.

MINISTERO DI AGRICOLTURA, INDUSTRIA E COMMERCIO

Divieto d'esportazione.

Essendo stata accertata la presenza della fillossera nel comune di Montajone, in provincia di Firenze, è stato, con decreto del 13 giugno 1910, esteso a detto Comune il divieto di esportazione di talune materie indicate nelle lettere *a, b, c*, del testo unico delle leggi antifillosseriche.

MINISTERO DEL TESORO

Direzione generale del Debito pubblico

2ª Pubblicazione.

Conformemente alle disposizioni degli articoli 31 della legge 10 luglio 1861, n. 94, e 136 del regolamento approvato con R. decreto 8 ottobre 1870, n. 5942:

Si notifica che ai termini dell'art. 135 del citato regolamento fu denunziata la perdita dei certificati d'iscrizione delle sotto designate rendite, e fatta domanda a quest'Amministrazione affinchè, previe le formalità prescritte dalla legge, ne vengano rilasciato i nuovi;

Si diffida pertanto chiunque possa avervi interesse, che sei mesi dopo la prima delle prescritte tre pubblicazioni del presente avviso, si rilascerà i nuovi certificati, qualora in questo termine non vi siano state opposizioni notificate a questa Direzione generale nei modi stabiliti dall'art. 139 del citato regolamento.

CATEGORIA del debito	NUMERO delle iscrizioni	INTESTAZIONE DELLE ISCRIZIONI	AMMONTARE della rendita annua di ciascuna iscrizione
Consolidato 3.75 %	431323	Grasso Francesco di Giuseppe, domiciliato in Messina. Con annotazione . . . . . L.	187 50
»	408131	Sergi Marianna fu Domenico, moglie di Trapani Giuseppe, domiciliata in Villa San Giovanni (Reggio Calabria) . . . . . »	108 75
Consolidato 5 %	610911	Simone Lucia fu Pasquale, moglie di Gennaro Nicolia, domiciliata a Viggiano (Potenza) . . . . . »	15 —
»	615574	Nicolia Caterina fu Francesco, vedova di Giuseppe Simone, domiciliata a Viggiano (Potenza) . . . . . »	15 —
Consolidato 3.75 %	555162	Oates Giulia-Emma fu Enrico, maritata Bristotti, domiciliata in Messina. Vincolata per dote . . . . . »	191 25
»	508057 Solo certificato d'usufrutto	Per l'usufrutto a: Bisio Rosina, vedova di Galli Fermo, domiciliata in Novi Ligure . . . . . »	90 —
		Per la proprietà a: Galli Carolina, Giacomina e Franceschina fu Fermo, minori, sotto la patria potestà della madre Bisio Rosina fu Luigi, vedova Galli, domiciliati a Novi Ligure (Alessandria).	
Consolidato 5 %	1190103	Opera parrocchiale di Noceto (Parma) . . . . . »	5 —
Consolidato 3 75 %	119163	Bryant Barrett Carlotta di Enrico, moglie di Majolino Giacomo, domiciliato in Messina. Vincolata per dote . . . . . »	93 75
»	238127 Solo certificato d'usufrutto	Per l'usufrutto a: De Cicco Antonia fu Felice, moglie di Terracciano Ferdinando, vita durante . . . . . »	63 75
		Per la proprietà a: Toscano Stella di Angelo, vedova di Normanno Gennaro, Toscano Angela di Angelo, moglie di Esposito Modestino e Toscano Giuseppa di Angelo, nubile, eredi indivisi di De Cicco Saverio, domiciliati in Napoli.	
»	25262 Solo certificato d'usufrutto	Per l'usufrutto a: Testa Emiddio di Eugenio, domiciliato in Roccasecca, sua vita durante . . . . . »	7 50
		Per la proprietà alla: Deputazione provinciale di Caserta.	
Consolidato 5 %	62673 Solo certificato di proprietà	Melzi Alessandro di Giovanni, minore, sotto l'amministrazione del padre, domiciliato in Milano. Vincolata d'usufrutto a favore di Melzi d'Eril conte Giovanni fu Francesco . . . . . »	315 —

CATEGORIA del debito	NUMERO delle iscrizioni	INTESTAZIONE DELLE ISCRIZIONI	AMMONTARE della rendita annua di ciascuna iscrizione
Consolidato 4.50 0[0	4517 Assegno provv.	Congregazione di carità di Vibonati (Salerno) . . . . L.	— 12
»	15166 Assegno provv.	Cappella di San Rocco, amministrata dalla Congregazione di carità di Vibonati (Salerno) . . . . »	— 60
»	15167 Assegno provv.	Cappella del SS. Rosario e Sacramento, amministrata come la precedente . . . . »	2 23
»	15168 Assegno provv.	Cappella di Sant'Antonio, amministrata come la precedente . . »	2 44
»	15169 Assegno provv.	Cappella del SS. Rosario e Sant'Antonio, amministrata come la precedente . . . . »	1 34
»	757 Assegno provv.	Collegio di Maria di Viagrande (Catania) . . . . »	2 24
Consolidato 5 %	3127 Assegno provv.	Collegio di Maria di Viagrande . . . . »	3 75
Consolidato 3.75 %	256546	Pirozzi Genoveffa Maria Luisa fu Domenico, nubile, domiciliata in Mignano (Caserta). Vincolata . . . . »	300 —

Roma, 31 marzo 1910.

Per il capo sezione FRANCINI. *Per il direttore generale* GARBAZZI. *Il direttore capo della 1ª divisione* CAPUTO.

Direzione generale del tesoro (*Divisione portafoglio*).

Il prezzo medio del cambio pei certificati di pagamento dei dazi doganali d'importazione è fissato per oggi, 15 giugno, in L. 100.45.

MINISTERO DI AGRICOLTURA, INDUSTRIA E COMMERCIO

Ispettorato generale dell'industria e del commercio

Media dei corsi dei consolidati negoziati a contanti nelle varie Borse del Regno, determinata d'accordo fra il Ministero d'agricoltura, industria e commercio e il Ministero del tesoro (*Divisione portafoglio*).

14 giugno 1910.

CONSOLIDATI	Con godimento in corso	Senza cedola	Al netto degl' interessi maturati a tutt' oggi
3 3/4 % *netto*	106,01 30	104,14 30	104,30 86
3 1/2 % *netto*	105,77 22	104,02 22	104,17 67
3 % *lordo*	72,19 44	70,99 44	71,70 24

CONCORSI

MINISTERO DELLA ISTRUZIONE PUBBLICA

IL MINISTRO

Veduto il regolamento generale universitario approvato col Regio decreto 21 agosto 1905, n. 638;

Veduto il regolamento approvato con il R. decreto 20 agosto 1909, n. 703;

Decreta:

È aperto il concorso per professore straordinario alla cattedra di costruzioni stradali e gallerie nella R. Scuola di applicazione per gli ingegneri di Roma.

I concorrenti dovranno far pervenire a questo Ministero la loro domanda in carta bollata da L. 1.20 non più tardi del 20 ottobre 1910, e vi dovranno unire:

a) un'esposizione, in carta libera e in cinque copie, della loro operosità scientifica ed eventualmente didattica;

b) un elenco, in carta libera e in sei copie, dei titoli e delle pubblicazioni che presentano;

c) i loro titoli e le loro pubblicazioni; queste ultime, possibilmente, in cinque esemplari.

Sono ammessi soltanto lavori pubblicati e fra questi dev'esservi almeno una memoria originale concernente la disciplina che è oggetto della cattedra messa a concorso.

Potranno altresì essere presentate raccolte di tavole, fotografie, disegni e lavori grafici in genere.

I concorrenti che non appartengono all'insegnamento o all'Am-

ministrazione governativa, devono inoltre presentare il certificato penale di data non anteriore di oltre un mese a quella del presente avviso, ed il certificato di nascita, debitamente legalizzato.

Non sarà tenuto conto delle domande che perverranno dopo il giorno stabilito, anche se presentate in tempo utile alle autorità scolastiche locali od agli uffici postali o ferroviari, e non saranno neppure accettate, dopo il giorno stesso, nuove pubblicazioni o parti di esse e qualsiasi altro documento.

Roma, 13 giugno 1910.

Il ministro
CREDARO.

1

IL MINISTRO

Veduto il regolamento generale universitario approvato col R. decreto 21 agosto 1905, n. 638;

Veduto il regolamento approvato con il R. decreto 20 agosto 1909, n. 703;

Decreta:

È aperto il concorso per professore straordinario alla cattedra di storia antica nella R. Università di Padova.

I concorrenti dovranno far pervenire a questo Ministero la loro domanda in carta bollata da L. 1.20 non più tardi del 7 ottobre 1910, e vi dovranno unire:

a) un'esposizione, in carta libera e in cinque copie, della loro operosità scientifica ed eventualmente didattica;

b) un elenco, in carta libera e in sei copie, dei titoli e delle pubblicazioni che presentano;

c) i loro titoli e le loro pubblicazioni; queste ultime, possibilmente, in cinque esemplari.

Sono ammessi soltanto lavori pubblicati e fra questi dev'esservi almeno una memoria originale concernente la disciplina che è oggetto della cattedra messa a concorso.

I concorrenti che non appartengono all'insegnamento o all'Amministrazione governativa, devono inoltre presentare il certificato penale di data non anteriore di oltre un mese a quella del presente avviso, ed il certificato di nascita debitamente legalizzato.

Non sarà tenuto conto delle domande che perverranno dopo il giorno stabilito, anche se presentate in tempo utile alle autorità scolastiche locali od agli uffici postali o ferroviari, e non saranno neppure accettate, dopo il giorno stesso, nuove pubblicazioni o parti di esse e qualsiasi altro documento.

Roma, 4 giugno 1910.

Il ministro
CREDARO.

3

IL MINISTRO

Veduto il regolamento generale universitario approvato col R. decreto 21 agosto 1905, n. 638;

Veduto il regolamento approvato con R. decreto 20 agosto 1909, n. 703;

Decreta:

È aperto il concorso per professore straordinario alla cattedra di clinica psichiatrica nella R. Università di Torino.

I concorrenti dovranno far pervenire a questo Ministero la loro domanda in carta bollata da L. 1.20 non più tardi del 10 ottobre 1910, e vi dovranno unire:

a) un'esposizione, in carta libera e in cinque copie, della loro operosità scientifica ed eventualmente didattica;

b) un elenco, in carta libera e in sei copie, dei titoli e delle pubblicazioni che presentano;

c) i loro titoli e le loro pubblicazioni: queste ultime, possibilmente, in cinque esemplari.

Sono ammessi soltanto lavori pubblicati e fra questi dev'esservi almeno una memoria originale concernente la disciplina che è oggetto della cattedra messa a concorso.

I concorrenti che non appartengono all'insegnamento o all'Amministrazione governativa, devono inoltre presentare il certificato penale di data non anteriore di oltre un mese a quella del presente avviso, ed il certificato di nascita, debitamente legalizzato.

Non sarà tenuto conto delle domande che perverranno dopo il giorno stabilito, anche se presentate in tempo utile alle autorità scolastiche locali od agli uffici postali o ferroviari, e non saranno neppure accettate, dopo il giorno stesso, nuove pubblicazioni o parti di esse e qualsiasi altro documento.

Roma, 6 giugno 1910.

Il ministro
CREDARO.

3

IL MINISTRO

Veduto l'art. 12 dello statuto organico della R. Scuola navale superiore di Genova approvato col R. decreto 26 luglio 1891, n. 480;

Veduto il regolamento generale universitario approvato col R. decreto 21 agosto 1905, n. 638;

Veduto l'art. 28 della legge 19 luglio 1909, n. 496;

Veduto il regolamento approvato col R. decreto 20 agosto 1909, n. 703;

Decreta:

È aperto il concorso per professore ordinario alla cattedra di costruzione delle macchine e caldaie a vapore in generale, con applicazioni speciali ai macchinari navali e con disegno, nella Regia Scuola superiore navale di Genova, con l'annuo stipendio di L. 7000.

I concorrenti dovranno far pervenire a questo Ministero la loro domanda in carta bollata da L. 1.20 non più tardi del 10 ottobre 1910, e vi dovranno unire:

a) un'esposizione, in carta libera e in cinque copie, della loro operosità scientifica ed eventualmente didattica;

b) un elenco, in carta libera e in sei copie, dei titoli e delle pubblicazioni che presentano;

c) i loro titoli e le loro pubblicazioni; queste ultime, possibilmente, in cinque esemplari.

Sono ammessi soltanto lavori pubblicati e fra questi dev'esservi almeno una memoria originale concernente la disciplina che è oggetto della cattedra messa a concorso.

Potranno altresì essere presentate raccolte di tavole, modelli, disegni e lavori grafici in genere.

I concorrenti che non appartengono all'insegnamento o all'Amministrazione governativa, devono inoltre presentare il certificato penale di data non anteriore di oltre un mese a quella del presente avviso ed il certificato di nascita debitamente legalizzato.

Non sarà tenuto conto delle domande che perverranno dopo il giorno stabilito, anche se presentate in tempo utile alle autorità scolastiche locali od agli uffici postali o ferroviari; e non saranno neppure accettate, dopo il giorno stesso, nuove pubblicazioni o parti di esse e qualsiasi altro documento.

Roma, 6 giugno 1910.

Il ministro
CREDARO.

3

PARTE NON UFFICIALE

PARLAMENTO NAZIONALE

SENATO DEL REGNO

RESOCONTO SOMMARIO — Martedì, 14 giugno 1910

Presidenza del presidente MANFREDI.

La seduta è aperta alle ore 15.

ARRIVABENE, segretario. Dà lettura del processo verbale della seduta precedente, il quale è approvato.

Comunicazione.

PRESIDENTE. Comunica un Messaggio del presidente del Consiglio dei ministri, col quale si annuncia che S. M. il Re ha nominato sottosegretario di Stato per la guerra, il generale Ernesto Mirabelli.

Per l'interpellanza del senatore De Cesare.

DE CESARE RAFFAELE. Prega il ministro dei lavori pubblici di volergli dire quando potrà rispondere alla sua interpellanza intorno ai lavori dell'acquedotto pugliese.

Rileva l'urgenza della questione, specialmente per calmare le preoccupazioni delle popolazioni interessate.

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. Dichiara che l'interpellanza del senatore De Cesare sarà occasione opportuna per trattare l'interessante argomento che si riferisce all'acquedotto pugliese, ed anche per calmare un'agitazione che è sorta nelle Provincie interessate.

Prega il senatore De Cesare di consentire che lo svolgimento dell'interpellanza abbia luogo nella discussione del bilancio dei lavori pubblici; così l'interpellante potrà avere risposte concrete e decisive.

DE CESARE RAFFAELE. Ringrazia il ministro della risposta, e consente che la sua interpellanza sia svolta nella discussione generale del bilancio dei lavori pubblici.

Si augura che, per effetto delle risposte del Governo, cessi ogni agitazione.

Presentazione di una relazione.

FOÀ. Presenta la relazione al disegno di legge: « Riorganizzazione dei servizi sanitari militari marittimi ».

Svolgimento dell'interpellanza del senatore Di Brazzà.

DI BRAZZÀ. Svolge la sua interpellanza al ministro dell'interno sulle condizioni della pubblica sicurezza in Venezia, e specificatamente sulle cause che hanno potuto rendere possibile l'efferato assassinio commesso ultimamente in quella città.

Fu indotto a presentare l'interpellanza dal fatto che, a pochi giorni di distanza dal verdetto dei giurati di Venezia, in un importante processo, la città stessa venne funestata da un altro delitto, forse anche più efferato.

Accenna alle benemerenze della vittima, cav. Stucky, spenta dal ferro di un assassino, in pieno giorno e in luogo frequentatissimo.

Si domanda: l'organizzazione del servizio di pubblica sicurezza nella città di Venezia è rispondente allo scopo?

I difetti che si riscontrano nel suo funzionamento, sono speciali alla detta città o comuni alle altre del Regno?

Risponde essere opinione generale che l'organizzazione della pubblica sicurezza in Venezia, malgrado i fatti miglioramenti, lasci molto a desiderare: e che le condizioni di tale servizio in Venezia, sono comuni a tutte, o quasi, le altre città del Regno.

Afferma che i funzionari di pubblica sicurezza in Venezia danno prova di ogni zelo; ma sono insufficienti all'enorme lavoro che loro incombe.

Accenna alle speciali condizioni topografiche di Venezia, che renderebbero indispensabile speciale sorveglianza.

Rileva che vi è scarsezza di commissari, di delegati e di applicati; e quanto agli agenti sono così scarsi di numero che, dopo aver provveduto alle esigenze di altri servizi, rimangono per la vigilanza notturna soltanto 10 guardie, per una città di 170,000 abitanti.

Viene a parlare più specialmente del delitto di cui fu vittima il cav. Stucky, e fa la storia dei precedenti del fatto, rilevando che più volte la questura proibì all'assassino, prima del delitto, di avvicinarsi alla Giudecca, e ciò non ostante egli riuscì sempre a mettervi piede, finchè alcuni giorni prima del fatto, sfuggendo alla vigilanza speciale, prese lavoro in una fabbrica, sita a pochi passi dallo stabilimento del cav. Stucky.

Afferma che il delitto è stato possibile appunto per la scarsezza dei funzionari di pubblica sicurezza e per la loro poca pratica dell'ambiente.

Crede che oltre alla scarsezza di personale, sia da provvedere ad un migliore reclutamento di esso.

Osserva che buona parte degli agenti di pubblica sicurezza provengono dall'Italia meridionale e dalle isole; e ciò si spiega pensando che nell'Italia settentrionale e centrale è facile trovare occupazioni meglio retribuite e meno rischiose.

Non si sente l'autorità di suggerire proposte, ma si augura che il Governo si persuada della necessità di provvedere.

Non gli si dica che è questione di finanza; perchè il Parlamento accorderà senza dubbio i fondi per migliorare il servizio di P. S., come ogni altro che tenda a mantenere la pace pubblica, a sviluppare la ricchezza del paese e a garantire anzitutto l'integrità dei cittadini. (Bene).

GAROFALO. Si associa al senatore Di Brazzà nell'invocare un aumento della forza di P. S. nella regione veneta e specialmente a Venezia; altrimenti questa città finirà per divenire, data la sua topografia speciale, la meno sicura delle città italiane.

Ed è una vera fortuna che la teppa a Venezia sia ancora scarsa di numero, e poco sanguinaria.

Frequenti sono i lamenti a lui rivolti dai procuratori del Re del Veneto sulla deficienza numerica degli agenti di P. S. Conseguenza di questo stato di cose è un aumento, se non rapido, costante, dei delitti contro la proprietà e contro le persone. Questi ultimi delitti sono poi favoriti anche dall'alcoolismo che va ogni giorno aumentando.

Osserva che la media degli omicidi nelle Provincie venete era sino a pochi giorni fa di 60 all'anno, sopra una popolazione di circa 3 milioni di abitanti; rimaneva pertanto inferiore a quella della Francia, ed era enormemente minore di quella delle altre regioni d'Italia.

Ora, dalla statistica del 1908, la media degli omicidi nel Veneto risulta di 100; è quindi di gran lunga superiore a quella della Francia, pur rimanendo ancora al disotto alla media generale dell'Italia.

Il caso doloroso di cui ha parlato il senatore Di Brazzà è una prova di più della scarsezza del personale di pubblica sicurezza nel Veneto.

Si trattava di un condannato alla vigilanza speciale, che aveva manifestato i suoi truci propositi, e la pubblica sicurezza avrebbe dovuto sorvegliarlo; essa lo avrebbe certamente fatto senza la deficienza di agenti.

Concludendo dice che un provvedimento s'impone e lo invoca dal Governo.

ASTENGO. Si associa alle osservazioni fatte dai precedenti oratori.

Delle condizioni in cui si trova la sicurezza pubblica in Italia si riserva di parlare in sede di discussione del bilancio dell'interno; solo ora accenna alle ricerche dei catturandi, dei quali alcuni si vedono impunemente passeggiare persino nelle vie di Roma.

Alcuni mesi or sono l'oratore presentò un'interpellanza sulle condizioni della pubblica sicurezza, in occasione di un furto di gioielli perpetrato nella capitale, ma, per varie vicende, non ha ancora potuto svolgerla. Ha taciuto sin qui, ma prenderà occasione a trattare dell'argomento, allorchè verrà in discussione il bilancio dell'interno.

Lamenta che senza premi non si riesca alla scoperta dei delinquenti.

Si è detto che gli agenti di P. S. sono per la maggior parte delle Provincie meridionali. Ciò avviene per le condizioni di lavoro e di rimunerazione al lavoro in cui si trovano le Provincie del Mezzogiorno.

Anche i frequenti traslochi degli agenti e dei funzionari di P. S. sono dannosi al servizio.

Vi sono valenti commissari, ma sono sfiduciati per il modo tutto altro che felice come si svolge la loro carriera.

Concludendo dice che non solo bisogna rinforzare l'organico degli agenti, ma occorre anche provvedere al reclutamento.

Insomma, in fatto di servizio di pubblica sicurezza tutto è da rifare.

TARDITI. Crede che non sia sufficiente a migliorare il servizio di P. S. provvedere all'aumento degli agenti; conviene meglio organizzarli e meglio impiegarli ai fini della pubblica sicurezza e non sottrarli al servizio per ogni piccolo movimento che disturbi la quiete pubblica.

CALISSANO, sottosegretario di Stato per l'interno. La questione trattata dai vari oratori si riassume in sostanza in questi punti: La pubblica sicurezza è bene organizzata? Risponde essa al suo vero scopo? La deficienza della sua organizzazione è più grave in alcune Provincie che in altre? I metodi di reclutamento sono sufficienti, ovvero occorrono altri provvedimenti?

Se volesse trattare di tutti questi lati della questione si allontanerebbe troppo dal compito suo. La discussione del bilancio dell'interno, che prossimamente avrà luogo nell'alta Assemblea, sarà sede opportuna a trattare esaurientemente tutto il problema; ma, dicendo ciò, non intende sottrarsi al dovere di rispondere alle domande rivoltegli.

Nessuno può ammettere che la pubblica sicurezza in Italia sia bene organizzata, perchè manca la prima condizione di un buon servizio: la sufficienza del numero degli agenti.

È un lamento questo che viene da tutte le provincie d'Italia.

Ricorda che un autorevole senatore, in una conversazione avuta al Ministero dell'interno col presidente del Consiglio e con lui, lamentava che durante un recente sciopero, protrattosi lungamente, a Milano, i furti in tutta la Provincia, che era rimasta sguarnita di agenti, erano cresciuti in modo spaventevole.

Confessa che la insufficienza numerica degli agenti di pubblica sicurezza e dei RR. carabinieri non potrebbe essere maggiore; insufficienza resa ancora più sensibile per l'impiego degli agenti in occasione di scioperi e di agitazioni, che oramai formano la cronaca quotidiana dolorosa del nostro paese, ed hanno assunto il carattere di guerre civili o di vigilie di guerre civili.

A ciò si aggiunga la facile tendenza di alcuni capi di Provincie, i quali, ad ogni stormir di fronde, domandano agenti per reprimere movimenti, che, con un po' più di tatto, si potrebbero evitare (Bene).

E parla del reclutamento degli agenti di pubblica sicurezza.

Riconosce che la maggior parte di questi agenti appartiene a Provincie, nelle quali i giovani non trovano facile impiego nei commerci o nelle industrie.

È facile dire che occorre migliorare le condizioni della carriera per allettare ad entrarvi i giovani di ogni Provincia italiana, ma il fatto è che le condizioni economiche di alcune Provincie allontanano i giovani dalla carriera di pubblica sicurezza.

Augura che l'educazione delle masse migliori in modo da rendere meno frequente l'impiego degli agenti nella repressione di agitazioni.

Delle altre condizioni che riguardano la non completa organizzazione del servizio, altre, diverse e profonde sono le cause.

Il ministro dell'interno potrà, a suo tempo, dare al Senato maggiori schiarimenti, ed esporre i criteri delle riforme che crede utili, non per eliminare il male, perchè ciò non è possibile, ma per attenuarlo.

Può dire che il presidente del Consiglio, con spirito pratico, si è proposto di studiare se sia possibile mantenere il carabiniere alla sua stazione e se sia anche possibile avere un Corpo speciale a disposizione, per mandarlo là dove è necessario intervenga per la tutela dell'ordine pubblico.

Precisa alcuni dati di fatto per dimostrare che il deplorevole e grave assassinio dello Stucky devesi ad un caso tipico di delinquenza, che nessuna previdenza avrebbe potuto impedire. Riconosce esatto il racconto fatto dall'interpellante; ma fatalità volle che una lettera scritta dall'assassino tre o quattro giorni prima del delitto, contenente minaccie di morte, capitasse nelle mani del figlio dello Stucky, il quale credè prudente nasconderla al padre ed alla pubblica sicurezza.

Rileva che l'assassino era talmente fermo nel suo proposito che lavorava di notte, nascondendosi di giorno presso un affittaletti, dove la pubblica sicurezza non seppe ritrovarlo.

Appena ebbe notizie del grave fatto, il Ministero telegrafò alla prefettura di Venezia affinchè mandasse un rapporto.

Il prefetto rispose che era stato interrogato lo Stucky preventivamente dal commissario di pubblica sicurezza Agostinelli, se avesse ricevuto ulteriori noie o minaccie dall'assassino, e che avendo lo Stucky risposto negativamente, era stato invitato di non mancare di avvertire la pubblica sicurezza nel caso che si fossero ripetute le prime minaccie.

È anche da notare che la pubblica sicurezza non poteva mai supporre che sarebbe stato compiuto il delitto nel luogo e nell'ora in cui avvenne.

Conclude dicendo che il Governo terrà conto della discussione oggi avvenuta e dei suggerimenti dati, per trarre incitamento a migliorare convenientemente le condizioni della pubblica sicurezza (Approvazioni).

DI BRAZZÀ. Prende atto delle dichiarazioni fatte dal sottosegretario di Stato, soddisfatto anche dell'aver egli riconosciuta esatta l'esposizione dei particolari del delitto.

Solo deve notare che l'assassino già da vario tempo prima del delitto, nella istessa mattinata, si aggirava nella stazione chiedendo dello Stucky.

ASTENGO. Prende atto della promessa che il Governo studierà i provvedimenti opportuni per risolvere il grave problema della pubblica sicurezza.

PRESIDENTE. Dichiara esaurita l'interpellanza.

Presentazione di progetti di legge e di relazioni.

SPINGARDI, ministro della guerra. Presenta un progetto di legge per vendita all'Amministrazione provinciale di Brescia della caserma « Pietro Boifava » in detta città.

CIUFFELLI, ministro delle poste e dei telegrafi. Presenta il progetto di legge: « Convenzione con la Compagnia *Eastern Telegraph* per la proroga della concessione riguardante l'esercizio dei cavi telegrafici sottomarini sociali fra l'Italia e le isole di Malta, Zante e Corfù, e per la manutenzione dei cavi telegrafici sottomarini dello Stato, Milazzo-Lipari, Lipari-Salina e Bagnara-Torre di Faro ».

LUZZATTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Presenta il progetto di legge per « aumento di 38 milioni al conto corrente istituito dal tesoro dello Stato per opere e bisogni urgenti nei Comuni colpiti dal terremoto del 28 dicembre 1908 ».

PAGANO-GUARNASCHELLI. A nome della Commissione per la verifica dei titoli dei nuovi senatori, presenta la relazione sui titoli dei senatori Abba e Campo.

Approvazione di disegni di legge.

ARRIVABENE, segretario, dà lettura dei seguenti disegni di legge, che sono approvati senza discussione:

Nuova assegnazione di L. 20,000 per i lavori della Commissione d'inchiesta sui servizi dipendenti dal Ministero della guerra (N. 261);

Stanziamento di L. 65,000 in uno speciale capitolo della parte straordinaria dello stato di previsione della spesa dal Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1910-911 con la denominazione: « Spese per missioni straordinarie all'estero di funzionari civili e militari » (N. 268);

Approvazione di eccedenze d'impegni per la somma di L. 9,903.91 verificatesi nelle assegnazioni di alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio finanziario 1908-909 concernenti spese facoltative (N. 265);

Approvazione di maggiori assegnazioni per L. 7789.49 per provvedere al saldo di spese residue inscritte nel conto consuntivo del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio finanziario 1908-909 (N. 266);

Per gli straordinari delle cancellerie e segreterie giudiziarie, dichiarati idonei e non compresi nel concorso dei 500 (N. 240);

Autorizzazione a convertire in tombola la lotteria di L. 1,500,000 a favore della Lega navale italiana, autorizzata con legge 16 giugno 1907, n. 345 (N. 228).

Presentazione di relazioni.

BENEVENTANO. Presenta le relazioni sui disegni di legge:

Costituzione in comune di Villa Santa Lucia frazione di Ofena;

Costituzione in comune della frazione di Moresco.

La seduta termina alle ore 16.50.

CAMERA DEI DEPUTATI

RESOCONTO SOMMARIO — Martedì, 14 giugno 1910

Presidenza del vice presidente CARMINE.

La seduta comincia alle ore 14.5.

RIENZI, segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Comunicazioni del presidente.

PRESIDENTE annunzia che il presidente del Consiglio ha comunicato alla Presidenza la nomina del generale Ernesto Mirabelli a sottosegretario di Stato per la guerra.

Interrogazioni.

GALLINO, sottosegretario di Stato per le finanze, risponde all'on. Cabrini, circa l'esonero dal bollo dei certificati medici per causa d'infortunio avvenuto all'estero.

Dichiara che l'esenzione dal bollo concessa dalla legge sugli infortuni non si estende ai documenti riguardanti infortuni avvenuti all'estero, poichè la legge del 1904 riguarda esclusivamente quelli che avvengono in Italia. Tuttavia il Ministero non è alieno dal proporre una modificazione alle disposizioni vigenti, o con apposito disegno di legge, o prendendo occasione dalla riforma della legge sugli infortuni.

LUCIANI, sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio, dichiara che il Ministero d'agricoltura non ha mancato di fare pratiche presso quello delle finanze perchè si ammettano tali certificati all'esenzione del bollo, mediante una interpretazione estensiva della legge vigente. Ma l'Amministrazione delle finanze non ha creduto che siffatta interpretazione potesse essere ammessa. Tuttavia il Governo ha cercato di ottenere siffatta esenzione, comprendendola nei patti delle convenzioni internazionali di lavoro.

La questione sarà poi definitivamente decisa in occasione della riforma della legge sugli infortuni, che sarà prossimamente sottoposta al Parlamento, assolvendo così quello, che è un vero debito morale verso i lavoratori (Benissimo).

CABRINI, osservando che la questione risoluta per mezzo di convenzioni internazionali con altri paesi non lo è ancora con la Germania, crede che potrebbe risolversi interamente senza indugio, includendo una disposizione estensiva dell'esenzione da bollo dei documenti per infortunio nel disegno di legge per la riforma della legge sull'emigrazione. (Benissimo).

CALISSANO, sottosegretario di Stato per l'interno, risponde all'on. Scellingo, che, in nome anche dell'on. Zaccagnino, chiede quando sarà presentata la legge per un concorso dello Stato nella liquidazione delle pensioni dei medici condotti.

Ricorda che con un ordine del giorno del novembre 1909 la Camera fece voti perchè lo Stato contribuisse al miglioramento delle pensioni dei medici anziani.

A questo scopo il precedente Ministero presentò un disegno legge, che il presente Governo ha fatto proprio.

SCELLINGO prende atto e ringrazia, formando l'augurio che il disegno di legge sia sollecitamente discusso ed approvato.

CALISSANO, sottosegretario di Stato per l'interno, risponde all'on. Milana, che chiede perchè l'agente Balbo, condannato alla reclusione per fatti relativi alla elezione politica di Militello, non sia stato sospeso dal servizio.

Dichiara che quell'agente, condannato dal tribunale a ventidue mesi di reclusione, ha fatto ricorso alla Corte d'appello, dinanzi alla quale il giudizio è tuttora pendente.

Così essendo, e considerato che, quando l'agente fu sottoposto a giudizio, non fu preso a carico suo alcun provvedimento disciplinare, anche perchè non venne rilasciato alcun mandato di cattura contro di lui, anche il presente Ministero ha creduto conveniente di attendere che sia pronunziata una sentenza definitiva.

A ciò il Ministero fu indotto sia da ragioni di umanità, perchè non si potrebbe sospendere quell'agente, ma si dovrebbe addirittura licenziarlo temporaneamente; sia da considerazioni d'ordine legale, perchè esistono dubbi sulla responsabilità di lui.

MILANA non è soddisfatto. Osserva che il prestigio ed il decoro del corpo degli agenti della pubblica sicurezza avrebbero dovuto consigliare il Governo a sospendere dal servizio chi dal magistrato è stato riconosciuto colpevole di reati comuni.

CALISSANO, sottosegretario di Stato per l'interno, dichiara di non aver inteso discutere la sentenza del tribunale.

Solo ha detto, e ripete, che, in pendenza del giudizio d'appello, militando a favore dell'imputato la presunzione della innocenza fino a che contro di lui non esista un giudicato, il Ministero non ha creduto di dover privare del pane quell'agente e la sua famiglia.

TESO, sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica, risponde all'on. Miliani, il quale chiede che sia impedito l'ulteriore deperimento delle collezioni di alberi tropicali del giardino botanico di Palermo, minacciate di distruzione dai forni del gas illuminante fatti sorgere in prossimità delle medesime.

Dichiara che l'avvocatura erariale è stata invitata ad accertare i danni e a promuovere i provvedimenti opportuni per evitarne di maggiori nell'avvenire.

L'avvocatura erariale fece eseguire una perizia, in base alla quale furono fatti alcuni lavori di modificazione nell'officina, che però non riescirono efficaci.

Senonchè l'Amministrazione comunale di Palermo, contrariamente al direttore dell'Orto botanico, dichiara che ritiene ormai rimosso ogni pericolo di danno.

In tale stato di cose sono in corso pratiche per deferire la questione ad un arbitrato.

MILIANI prende atto di queste dichiarazioni, notando come purtroppo quelle classiche e ammirate collezioni abbiano subito danni gravi ed irreparabili.

Deplora che non siasi preveduta una tale jattura, quando si trattò di impiantare l'ufficio del gas in prossimità dell'Orto botanico.

Afferma esser necessario ed urgente trasportare altrove l'officina; ciò che già avrebbe dovuto imporsi al Comune senza tante tergiversazioni... trattative ed esitazioni.

SPINGARDI, ministro della guerra, risponde all'onorevole Pasqualino-Vassallo circa i provvedimenti a carico del tenente Nicola De Stefanis in distaccamento a Terranova di Sicilia.

Espone che quell'ufficiale, in occasione dell'acquisto dei viveri pel distaccamento, volle controllare il peso delle derrate acquistate. Ne seguì un diverbio colla venditrice e col figlio di lei, e quindi una colluttazione con questo.

L'autorità militare allontanò l'ufficiale da Terranova, e provvide disciplinarmente come era suo dovere.

Pende ora contro di lui un giudizio per lesioni. E l'Amministrazione della guerra non può che attendere il responso del giudice.

PASQUALINO-VASSALLO, ricorda la triste impressione, che quel

fatto produsse nella cittadinanza; tanto più che esso sembra possa attribuirsi ad un'ingiusta provocazione da parte dell'ufficiale.

È soddisfatto dei provvedimenti già adottati dall'autorità militare, in attesa degli altri, che potrà adottare dopo esaurito il processo in corso.

DE SETA, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici, risponde, d'urgenza, ad una interrogazione dell'on. Chiaradia sulla sistemazione del fabbricato viaggiatori della stazione di Pordenone.

Dichiara che il progetto relativo è pronto e sarà sollecitamente posto in esecuzione.

CHIARADIA, prende atto e ringrazia.

Svolgimento di una proposta di legge.

ORLANDO SALVATORE, dà ragione di una proposta di legge per estendere la legge 23 giugno 1885 al solo superstite della spedizione di Rosolino Pilo e Giovanni Corrao; spedizione che può considerarsi come la preparazione di quella gloriosa dei Mille, e che finora non ebbe dal Parlamento il giusto riconoscimento e la doverosa consacrazione tra i fasti nazionali. (Vive approvazioni).

PAVIA, sottosegretario di Stato per il tesoro, dichiara che il Governo non fa della proposta una questione finanziaria, tanto che già si dichiarò disposto a dare un assegno vitalizio ad Antonio Barsella; ma non crede da parte sua con un simile precedente parificare alla gloriosa figura dei Mille, che combatterono in Sicilia, quella dei coadiuvatori di armi, di viveri, di trasporti per quanto forniti in mezzo a grandi difficoltà.

Trattandosi di un quesito di alto valore storico, il Governo, mentre riconferma di essere pronto ad aiutare l'antico mozzo della paranza *Madonna del Soccorso*, affida al sereno esame della Camera la sua soluzione, non opponendosi con questa doverosa esplicita riserva alla presa in considerazione della proposta Orlando. (Approvazioni).

(La Camera prende in considerazione la proposta di legge).

Discussione sulla proposta di legge: « Ricomposizione del comune di Fiesole con l'aggregamento di alcune sue frazioni al comune di Firenze ».

CALLAINI, relatore, illustra le ragioni e il contenuto di questa proposta di legge, la quale mira ad eliminare i gravissimi inconvenienti, cui dà luogo l'attuale composizione del comune di Fiesole.

Riferisce su una petizione di circa cinquecento abitanti di Fiesole contrari a questa legge, di cui però solo 79 sono elettori.

Avverte che i firmatari della petizione dichiararono di accettare questo disegno di legge, purchè fosse emendato modificando la determinazione dei nuovi confini del comune di Fiesole.

Dichiara che la Commissione, convenendo in questo concetto, accetta un emendamento che è stato in questo senso presentato da alcuni deputati.

Dopodichè, eliminata ogni opposizione, confida che la Camera approverà il disegno di legge. (Benissimo).

PELLERANO, come firmatario dell'emendamento, essendo stato accettato dalla Commissione, rinunzia a parlare e dichiara che voterà a favore della legge.

LEALI rinunzia a parlare, e voterà la legge compiacendosi dell'avvenuto accordo.

LUZZATTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno, osserva che ogni opposizione non è eliminata. Legge un telegramma di un Comitato per la integrità di Fiesole che protesta contro la proposta, invocando una Commissione inquirente.

GALLI ROBERTO, presidente della Commissione, dichiara che la questione è stata largamente studiata dalla Commissione, la quale si è convinta che la proposta di legge concilia nel modo migliore i vari interessi, rispettando la integrità del comune di Fiesole così come era costituito storicamente, senza la frazione successivamente aggiunta (Bene).

PESCETTI, come rappresentante del collegio, di cui fa parte anche Fiesole, afferma che nessun conflitto fu mai tra Fiesole e Firenze: bensì esiste un grave conflitto fra il capoluogo del comune di Fiesole e le frazioni ad esso aggiunte.

E questo conflitto viene precisamente eliminato e composto con questo disegno di legge, che l'oratore confida sarà dalla Camera approvato, coll'emendamento proposto dalla Commissione (Vive approvazioni).

LUZZATTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno, accetta l'emendamento.

(Si approva l'articolo primo così emendato, e l'articolo secondo ed ultimo).

Presidenza del presidente MARCORA.

Seguito della discussione del bilancio della marina.

QUEIROLO, rileva anzitutto che il progetto Bettòlo, accolto pure dall'attuale ministro della marina, riconobbe le deficienze dei servizi sanitari della marina che segnalò alla Camera nello scorso anno; e riconobbe altresì la giustizia delle aspirazioni e delle domande dei medici di marina.

Osserva però che quel disegno di legge ha tolto solo in parte le deficienze lamentate, e solo in parte appagate le aspirazioni dei medici di marina; poichè riguarda esclusivamente i servizi ospitalieri e dell'Ispettorato centrale, trascurando altri importanti servizi sanitari di terra e di bordo, servizi di difesa, arsenali, di leva, ecc.

Dichiara di approvare la istituzione della scuola di sanità navale da lui invocata; ma aggiunge che non basta il solo colonnello destinatovi a dirigerla, e che i nostri ospedali marittimi sono deficienti di personale inferiore e subalterno.

Dice che le tristi condizioni di carriera e della posizione morale del personale sanitario marittimo hanno reso difficile il reclutamento dei medici militari ed esposta la nostra marina militare alla diffida delle organizzazioni sanitarie e della stampa medica, al pari dei Comuni che negano eque condizioni ai medici condotti; onde eccessivo ristagno della carriera, disertati i concorsi, ed abbandonati spesso i posti occupati.

Afferma che i medici di marina più delle condizioni economiche chiedono miglioramento delle condizioni morali: ma anche le prime vanno migliorate essendo inferiori a quelle degli altri corpi militari: infatti la indennità d'arma è per gli ufficiali medici il terzo, o la metà di quella degli ufficiali ingegneri.

Le condizioni morali, poi, sono anche peggiori: ufficiali medici di grado superiore sono costretti a funzioni dei gradi inferiori; mentre negli altri corpi si è gelosissimi delle rispettive attribuzioni di grado, anzianità, ecc.

È necessario quindi eliminare questo grave inconveniente che costituisce una ingiustizia e deprime il morale degli ufficiali medici: inconveniente che è divenuto anche più insopportabile per i medici di marina dopo l'avvenuta riorganizzazione del servizio sanitario dell'esercito.

La deficienza del personale costringe ufficiali superiori a funzioni di grado inferiore e cumula eccessive mansioni sugli ufficiali inferiori, con grave danno dei servizi: e quindi afferma la necessità di provvedere oltrechè agli ospedali, ai servizi sanitari delle difese, di bordo, e delle navi-scuola.

Ricorda quanto siano gravi e complessi i servizi sanitari che gravano sui medici di marina e che sono in continuo aumento mentre non aumenta l'organico, e rileva la triste condizione di carriera e di stipendio degli infermieri di marina, ed invoca anche per essi un miglioramento doveroso. Chiede altresì che siano destinati alle navi di prima classe ed alle grandi infermerie sottufficiali di grado superiore all'attuale.

Conclude augurando che il ministro della marina provveda a togliere le deficienze di carattere economico e morale da lui esposte nella organizzazione dei servizi sanitari della marina (Approvazioni).

PALA, richiama l'attenzione del Parlamento sulla condizione di inferiorità in cui il paese nostro, in fatto di potenzialità navale, è ridotto dinanzi ad altri Stati ai quali, prima, era superiore; ma,

soggiunge, ricordando, numerosi episodi di guerra in terra e sul mare, che la vittoria fu sempre premio all'ingegno, alla iniziativa, al valore dei soldati e dei marinai anzichè alla superiorità numerica del naviglio e dei battaglioni.

Nota che le nostre navi, impostate sui cantieri come le più perfette del mondo, scendono in mare già antiquate: onde bisogna avere il coraggio politico di ridurre il numero degli arsenali per accelerare le costruzioni navali, e per assicurare efficacemente la difesa costiera del paese.

Segnala infatti il pericolo derivante da un eventuale attacco, per parte di una squadra nemica, alla città di Napoli la cui distruzione provocherebbe un disastro nazionale; e spera che il ministro sappia assumere la responsabilità dei necessari provvedimenti.

Afferma anche essere indispensabile assicurare la difesa marittima dell'Italia con un concetto preordinato ed organico; onde non si comprende come si lascino incomplete le fortificazioni della Maddalena.

Conclude esortando l'on. ministro a sentire tutta l'alta responsabilità che nel presente momento gli spetta per la fortuna d'Italia (Vive approvazioni — Molte congratulazioni).

ANCONA, lamenta l'eccessiva lentezza nella costruzione delle nostre navi, osservando che ciò dipende da ragioni finanziarie e da ragioni amministrative.

Rileva infatti, dal punto di vista finanziario, che l'Italia non ha dedicato all'incremento della sua flotta le somme destinate a questo scopo dai paesi che hanno fatti rapidissimi progressi; e dal punto di vista amministrativo che il problema marittimo italiano non si potrà risolvere se non si provvede prima a diminuire il numero degli arsenali (Bene).

Aggiunge però che non basta diminuire il numero degli arsenali, ma occorre mutarne e semplificarne gli ordinamenti in guisa da farne altrettanti stabilimenti industriali sotto l'unica direzione degli ufficiali del genio navale (Bene).

Dimostra con molte cifre che le condizioni degli arsenali italiani impongono al bilancio dello Stato, per sole spese di personale, una spesa superiore a quella che occorre per la flotta armata (Commenti) e che appunto dalle condizioni e dal numero degli arsenali dipende il deplorevole ritardo nelle costruzioni.

Richiama l'attenzione della Camera sulla gravissima questione del carbone di cui tutti in Italia sono sprovvisti, osservando che, ove il carbone non potesse arrivare, sarebbe sospesa tutta la vita economica del paese: e intanto deplora che i depositi di carbone per la marina siano sensibilmente inferiori al bisogno: onde invita il ministro a provvedere immediatamente.

Invita anche il ministro a preparare grandi provviste di petrolio.

Rileva la grande importanza che, nelle navi moderne, hanno acquistato le macchine; e perciò afferma essere necessario crescere la cultura scientifica degli ufficiali macchinisti, e in pari tempo migliorarne la condizione morale: il che crede si possa fare col sistema del corpo unico.

Quanto alle costruzioni navali raccomanda al ministro di non avere apriorismi nel criterio di scelta delle turbine, e di non trascurare le navi-ospedale; e conclude esprimendo la fiducia che la azione del ministro saprà infondere nuova vigoria nella marina italiana per la fortuna e per la gloria della patria (Vivissime approvazioni — Molti deputati si congratulano con l'oratore).

MOLINA, nota la crisi numerica che travaglia la nostra marina da guerra per la deficienza di ufficiali, specie nei quadri inferiori; onde suggerisce di togliere alcune limitazioni nell'ammissione alla Accademia navale, e di facilitare l'ammissione medesima agli studenti di ingegneria.

Si unisce alle considerazioni dell'on. Queirolo intorno al servizio sanitario nella R. marina, e alle sue raccomandazioni per migliorare le condizioni di carriera degli ufficiali medici, dando all'organico quella elasticità che può rendere possibili più rapidi avanzamenti.

Censura vivamente il sistema invalso fra i medici di boicottare i concorsi per il servizio sanitario nella marina (Approvazioni), e conclude invitando il ministro a modificare l'ordinamento del servizio medesimo in guisa da renderlo mendo complicato e meno costoso (Bene).

BETTOLO (Segni d'attenzione), si associa di gran cuore a tutti coloro che hanno affermata la necessità di crescere la potenza marittima del nostro paese; ma soggiunge non essere esatto che alla marina italiana sia mancato un preciso programma e una visione esatta delle sue esigenze.

Ricorda infatti che sino dal 1876 il ministro Saint-Bon iniziò col *Duilio* e col *Dandolo* una vera e grande rivoluzione nella costruzione e nell'armamento delle navi da guerra, e l'attuazione di un programma di cui dimostra il logico e ininterrotto svolgimento.

Dimostra altresì, alla stregua di dati tecnici, la superiorità in efficienza delle artiglierie delle navi italiane, e le ragioni che hanno fatto condannare, in seguito ad accurate esperienze, le eccessive velocità iniziali.

Dice che l'Italia deve nondimeno mirare con ogni sforzo a crescere la sua forza navale non solamente per la necessità della sua difesa, ma anche per quell'incremento delle sue industrie e dei suoi commerci; ma soggiunge non essere prudente subordinare le costruzioni alle direttive di un piano organico prestabilito a lunga scadenza.

Riconosce l'opportunità di ridurre il numero degli arsenali, e ricorda di avere presentate in proposito precise proposte alle deliberazioni del Parlamento; e dichiara insussistente ed ingiusta l'accusa di mancanza di coesione morale e di preparazione nei valorosi ufficiali e nei mirabili equipaggi della marina italiana, di cui non sono discutibili gli enormi progressi (Vive approvazioni) in gran parte dovuti all'opera di Carlo Mirabello, alla cui memoria manda un caldo, affettuoso saluto (Applausi).

Afferma che l'amministrazione della marina non ha mancato al suo dovere di curare le questioni relative ai bacini e ai depositi di rifornimento; e quanto agli ufficiali macchinisti si dichiara favorevole in massima, e per ragioni morali, alla fusione in un corpo unico cogli ufficiali di vascello: però crede che sarà ormai prudente aspettare i risultati dell'esperienza di questa riforma in Inghilterra e in America.

Segnala in particolar modo la necessità assoluta di risolvere la questione del carbone; e conclude assicurando la Camera che la marina italiana è in tutto degna della fiducia del Parlamento e del paese (Vivi applausi — Molti deputati vanno a congratularsi con l'oratore).

Presentazione e ritiro di disegni di legge e presentazione di relazioni.

RAINERI, ministro di agricoltura, industria e commercio, presenta il disegno di legge «Sulle privative industriali» e ritira il disegno di legge: Maggiori assegnazioni per le ricerche d'acqua potabile nel Regno.

RAVA, presenta la relazione sul disegno di legge: Provvedimenti per le biblioteche, e modificazioni all'editto sulla Stampa del 26 marzo 1848.

BATTAGLIERI, presenta la relazione sul disegno di legge: Chiamate di controllo ed obblighi di servizio dei militari in congedo del R. esercito.

CIUFFELLI, ministro delle poste e dei telegrafi, presenta il seguente disegno di legge:

Costruzione di nuove linee telefoniche intercomunali coi fondi stanziati dall'art. 5 della legge 24 marzo 1907, n. 111.

VENZI presenta la relazione sul disegno di legge:

Provvedimenti per estendere il bonificamento e la colonizzazione nell'Agro romano.

LEONARDI-CATTOLICA, ministro della marina, presenta il disegno di legge per l' istituzione del R. Comitato talassografico italiano.

Interrogazioni e interpellanze.

CAMERINI, segretario, ne dà lettura:

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dell' istruzione pubblica, per sapere se non ritenga opportuno modificare in via eccezionale la prassi e il regolamento, e permettere il rilascio di duplicati originali dei diplomi di laurea e di licenze scolastiche in favore di co'oro, che tali diplomi abbiano perduto nel terremoto del 28 dicembre 1908.

« Colonna di Cesarò ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro per sapere quali provvedimenti intenda adottare per garentire la libera circolazione delle monete di nikel da 20 centesimi, che cessano di aver corso legale col 30 corrente, e per sollecitarne il ritiro dalla circolazione, specialmente a Napoli, dove non sono più accettate.

« Cimorelli ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze per sapere se a tutela della classe dei notai e nell'interesse dei contribuenti non creda eliminare con opportune disposizioni i molteplici e gravi inconvenienti che nella pratica quotidiana si deplorano a causa della contraddizione fra il disposto dell'art. 24 della legge 25 maggio 1879 e l'art. 9 del regolamento per l'esecuzione della legge 9 luglio 1905 sulla conservazione degli antichi catasti.

« Lembo ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri della guerra e dei lavori pubblici per conoscere quali provvedimenti intendano prendere, nell'imminenza dell'annuale chiamata sotto le armi, in favore degli ufficiali di complemento impiegati delle ferrovie dello Stato, i quali perdono - se richiamati - a differenza degli altri funzionari delle pubbliche amministrazioni, il loro stipendio e vanno anche incontro a gravi danni nello svolgimento della loro carriera, per le inesplicabili disposizioni contenute negli articoli 21 e 32 del regolamento in vigore, che contrastano stranamente con le disposizioni di cui all'art. 10 del testo unico della legge sullo stato giuridico dei pubblici impiegati.

« Giovanni Amici ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il presidente del Consiglio per sapere se di fronte all'agente delle tasse che taglieggia i proprietari di case, provocando l'aumento delle pigioni, e di fronte ai proprietari di case che con flagrante abuso del diritto di proprietà elevano esosamente le pigioni, se non creda urgente affrettare gli studi promessi dal Governo per la soluzione del problema delle pigioni e presentare il progetto di legge prima che la Camera sospenda i suoi lavori.

« Merlani ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di agricoltura per sapere perchè non ha mantenuto la promessa di restituire a Messina, come per legge, la sede della Camera agrumaria.

« Cutrufelli ».

« Il sottoscritto chiede di interpellare il presidente del Consiglio, ministro dell'interno, per sapere come intenda conciliare la sua promessa di un indirizzo democratico e di un'azione moralizzatrice verso le Amministrazioni locali, con l'azione effettiva che spiega il Governo, perpetuando i deplorati metodi seguiti dai Ministeri precedenti, come fan prova gli arbitrî e le violenze dei prefetti di Siracusa e di Girgenti in vari Comuni di quelle Provincie, l'illegale scioglimento di Castellammare del Golfo e di Vallada, e l'impunità di cui godono presso l'autorità tutoria altre Amministrazioni, di cui il Governo non ignora la scorrettezza.

« Colonna di Cesarò ».

La seduta termina alle 19.25.

DIARIO ESTERO

Abbiamo rilevato, ieri, la notizia pubblicata da gran parte della stampa estera circa una conferenza proposta dalla Francia sulla questione cretese e ne abbiamo tratto la conseguenza che ciò avrebbe abbreviato la conclusione delle trattative internazionali. Ma la notizia viene ora modificata nel senso che la Francia ha solo suggerito che le pratiche per la questione cretese siano condotte a Londra dagli ambasciatori delle potenze protettrici, ciò che in sostanza porterebbe allo scopo da noi rilevato.

Ecco quanto telegrafano da Londra, 14, in merito:

I giornali pubblicano la seguente Nota ufficiosa:

È completamente inesatto che il Governo francese abbia proposto una conferenza a Londra fra le potenze protettrici dell'isola di Creta sulla questione cretese. Nessuna conferenza di questo genere è stata proposta nè dalla Francia nè da alcuna altra potenza.

È vero soltanto che è stato semplicemente suggerito di incaricare gli ambasciatori a Londra delle potenze protettrici di esaminare la questione cretese in conversazioni confidenziali e d'accordo col Foreign office, allo scopo di evitare la lentezza cagionata dallo scambio di conversazioni fra le diverse capitali su tutti i particolari di questa questione.

È parimente inesatto che il Governo francese abbia proposto una soluzione della questione cretese e che il Foreign office per dei motivi che non sono noti abbia respinto questa proposta.

Fino ad oggi non è stata proposta alcuna soluzione della questione cretese.

Stando a quanto dice un altro telegramma della *Neue Freie Presse*, l'Austria-Ungheria si disinteresserebbe della questione cretese sino a tanto che non sia compromessa la sovranità del Sultano su Creta. Il giornale aggiunge che la partecipazione dell'Austria-Ungheria e della Germania alle deliberazioni delle potenze circa la questione di Creta potrebbe avere luogo soltanto se dovesse essere abolita la sovranità del Sultano sull'isola.

In questo caso tutte le potenze firmatarie del trattato di Berlino dovrebbero intervenire nella questione.

La *Wossische Allgemeine Zeitung*, esprime lo stesso parere.

***

Spogliato della disgnità imperiale Menelik, divenuto incapace per la paralisi progressiva che lo affligge a reggere l'Impero etiopico, i ras abissini, com'è noto, costituirono una federazione *sui generis*, dividendosi il governo delle diverse regioni.

Ma fin dal principio incominciarono i malumori fra i ras più turbolenti che vennero pacificati colle buone e con l'intimidazione delle forze riunite degli altri ras. Ora anche ras Oliè, che finora si era dimostrato pacifico e fautore del nuovo regime abissino, tende a ribellarsi, come ne informa il seguente telegramma da Addis-Abeba, 12:

Ras Oliè mostrasi ostile al nuovo ordine di cose in Etiopia ed a ras Michael, il quale ha avuto ordine di astenersi da qualsiasi atto decisivo fino all'arrivo in Beghemeder di ras Uolde Ghiorghis.

Il Governo etiopico spera però di risolvere pacificamente la questione o di imporsi a ras Oliè con la superiorità delle forze.

BIBLIOGRAFIA

I° Cinquantenario della partenza dei Mille. — Fra i vari numeri unici che nella gloriosa commemorazione sono stati testè dati alle stampe, non ultimo va ricordato questo che, per cura della « Associazione goliardica Goffredo Mameli », uscì a Genova. È un volumetto di poche pagine, ma prezioso pel contenuto, avendo in esso collaborato - per non citarne che alcuni - Ardigò ed Abba, Ferrero e Loria, Mantegazza e Mazzoni, Rapisardi e Rovetta, Bertacchi e Sighele, ecc. ecc. Ma ciò che rende ancor più caro questo ricordo della fatidica data del 5 maggio 1860, oltre a varie illustrazioni, sono due autografi del Duce, uno dei quali, già noto, è il proclama di Garibaldi ai siciliani, incitante alla riscossa; l'altro, del tutto nuovo, è una lettera del Generale scritta nel '77 all'on. Pietro Delvecchio, allora direttore del *Movimento*, nella quale l'Eroe lo ringrazia per la sua pubblicazione su « Nino Bixio e l'Indocina » e per la scelta d'un autore italiano - il patriotta e romanziere R. Giovagnoli - per le appendici del giornale da lui diretto.

Altre cose belle, altri ricordi patrii si trovano in questo opuscolo, il quale, coi ritratti del Garibaldi, del Bixio, dell'Abba, del Trivulzio, di Bronzetti, porta, se non un nuovo, certo un efficace contributo alla glorificazione di quella epopea garibaldina che fu il maggiore e più grande e disinteressato cemento della unità d'Italia.

Sien rese grazie, dunque, agli studenti genovesi che hanno ideato e condotto a compimento quest'omaggio alla spedizione dei Mille.

NOTIZIE VARIE

ITALIA.

S. M. il Re, iersera, alle ore 22, in forma privata, con treno speciale partiva da Roma per Ferrara, a presenziarvi l'inaugurazione della nuova strada tra Ferrara e Rovigo.

Il Sovrano si tratterrà a Ferrara due giorni.

Trovavasi ad ossequiare Sua Maestà alla stazione S. E. il presidente del Consiglio Luzzatti.

Accompagnano il Sovrano gli aiutanti di campo generale Brusati, contrammiraglio Garelli e il maggiore Selby.

Roma a Saenz Peña. — Ieri, in Campidoglio, ebbe luogo la colazione che in nome di Roma il Municipio offrì a S. E. il presidente della Repubblica Argentina, ospite gradito di Roma da qualche giorno. V'intervennero pure le LL. EE. il ministro e il sottosegretario di Stato per gli affari esteri Di San Giuliano e Di Scalea e cospicue personalità cittadine e straniere.

Allo *champagne* parlarono l'assessore anziano Tonelli, a nome del sindaco assente, salutando l'ospite e inneggiando alla sorella latina d'oltre Oceano.

Rispose, tra vivissimi applausi S. E. Saenz Peña che ringraziò Roma e bevette ai Sovrani, all'Italia, alla capitale mondiale latina.

Parlò poscia, applaudito, S. E. Di San Giuliano, ringraziando l'ospite per le benevolenze verso l'Italia e bevendo alla famiglia del nuovo presidente della Repubblica Argentina.

La manifestazione di simpatia al chiaro uomo, non poteva essere più geniale e degna.

*** Il sindaco Nathan ha inviato il seguente telegramma a S. E. Roque Saenz Peña, proclamato presidente della Repubblica Argentina:

« Accolga affettuose felicitazioni che personalmente e a nome cittadinanza mi pregio rivolgerle per una nomina che onora parimente elettori ed eletto ed assicura alla giovane vigorosa promettente consorella di stirpe latina gl'inestimabili vantaggi di mente di statista associata a cuore di patriota.

« *Nathan*, sindaco ».

Il nuovo presidente della Repubblica Argentina ha risposto col seguente nobilissimo telegramma:

« La parola affettuosa del sindaco di Roma giungemi gradita come voto augurale d'Italia e servemi di sprone e di incitamento per coronare l'opera buona e feconda della più intima fraternità fra i due popoli. Lascio Roma portando meco nell'anima un imperituro ricordo fatto di ammirazione, di amore e di gratitudine.

« Più di una volta lo spirito ed il cuore mio si volgeranno verso voi per vivere le grandi ore della città unica « alma mater gentium ».

« *Roque Saenz Pena* ».

S. E. Tedesco. — Accompagnato dal prefetto di Avellino, comm. Sansoni, S. E. il ministro Tedesco si è recato in automobile a visitare i paesi danneggiati dal terremoto.

Alle 17 di ieri S. E. Tedesco giunse a Calitri, dove venne ossequiato dalle autorità e dalle notabilità cittadine e salutato rispettosamente dalla popolazione.

L'on. ministro, dopo aver visitato il paese e i feriti, ripartì alle ore 19 per Bisaccia.

Consiglio provinciale. — Lunedì 20 corr., il Consiglio provinciale di Roma si riunirà in sessione straordinaria, alle ore 18.

Comunicazioni ferroviarie italo-francesi. — Si è riunita, oggi, in Roma, la conferenza per il miglioramento e sviluppo delle comunicazioni ferroviarie tra l'Italia e la Francia.

Presiedeva S. E. il principe Di Scalea, sottosegretario di Stato per gli affari esteri.

Funzionarono da segretari, da parte italiana, il primo segretario di Legazione Antonio Chiaramonte Bordonaro ed il primo segretario del Ministero dei lavori pubblici, Pietro Baldassarre.

Per i contribuenti. — Il sindaco di Roma avvisa che al 31 del prossimo luglio scade il periodo utile per la presentazione delle dichiarazioni e delle rettificazioni dei redditi di ricchezza mobile.

Elezione politica. — *Collegio di Caserta.* — È stato proclamato eletto l'avv. Agostino Santamaria con voti 2897.

Fenomeni tellurici. — L'altra notte, alle 0.30, a Gallina vi è stata una sensibile scossa di terremoto ondulatorio di terzo grado, preceduta da rombo, avvertita da quasi tutta la cittadinanza. Moltissime persone si sono svegliate in preda al panico. Fortunatamente non si è verificato alcun danno.

Alle ore 10.55 un'altra forte scossa di terremoto sussultorio ed ondulatorio è stata avvertita per la durata di sette secondi preceduta da altre due scossette lievi. Molto panico e, fortunatamente, nessun danno.

Anche a Mileto, a Reggio Calabria e a Messina s'intesero innocui scosse di terremoto.

Movimento commerciale. — Il 13 corr., a Genova furono caricati 1184 carri, di cui 410 di carbone pel commercio e 42 per l'Amministrazione ferroviaria; a Venezia 172, di cui 25 di carbone pel commercio e 11 per l'Amministrazione ferroviaria; a Savona 341, di cui 123 di carbone pel commercio e 20 per l'Amministrazione ferroviaria; a Livorno 127, di cui 18 di carbone pel commercio e 41 per l'Amministrazione ferroviaria; e a Spezia 60, di cui 25 di carbone pel commercio e 28 per l'Amministrazione ferroviaria.

Marina militare. — La R. nave *G. Galilei* è giunta a Therapia il 13 corr.

Marina mercantile. — Da Suez ha proseguito per l'Italia il *Po*, della N. G. I.

TELEGRAMMI

(Agenzia Stefani)

LONDRA, 14. — Alla Camera dei comuni, durante la discussione sull'Egitto, Baird ha detto che malgrado l'umiliazione inflitta all'Inghilterra dalla conferenza dell'ex-presidente Roosevelt al Guildhall, le sue parole sono apparse opportune e di natura tale da convincere il Governo a modificare la sua politica in Egitto ove gli studenti insultano il rappresentante dell'Inghilterra (denegazioni di sir E. Grey) e dove il primo ministro Boutros pascià è stato ucciso.

Robertson ha replicato che gli americani hanno assassinato tre presidenti in cinquant'anni: gli assassini non provano che gli Stati Uniti siano tanto male governati. La morte di Boutros pascià non dimostra che noi abbiamo fatto troppo per l'Egitto. Il regime interno ingenera uno spirito di ostilità: l'Inghilterra continuerà a governare con fermezza, ad applicare le leggi ed a preparare la via alla autonomia onde mantenere il suo Impero.

Balfour ha fatto l'elogio di Roosevelt, le cui parole sono state improntate a schietta simpatia. Gli inglesi occupano l'Egitto per il suo bene e per quello dell'Europa, tuttavia la loro autorità è stata minata. La situazione esige un'azione pronta e decisiva per il ristabilimento del prestigio dell'Inghilterra onde permettere ai funzionari inglesi di compiere la loro missione compromessa dalla mancanza di un giusto apprezzamento da parte degli egiziani.

Sir E. Grey, prendendo poscia la parola, ha detto che la stampa ha attaccato l'agente diplomatico inglese in Egitto, sir Eldon Gorst, il Governo è il solo responsabile della politica seguita dai propri agenti. Sir Eldon Gorst ha eseguito mirabilmente le sue istruzioni. Prima della riunione al Guildhall Roosevelt comunicò all'oratore le idee che si proponeva di svolgere ed egli le approvò pienamente. Roosevelt fece l'elogio dell'opera dell'Inghilterra.

Sir E. Grey ha poscia analizzato rapidamente il discorso al Guildhall: egli non vi trova nulla da disapprovare salvo la dichiarazione che il troppo lasciar correre riguardo agli avversari della occupazione potrebbe compromettere l'opera dell'Inghilterra. Certamente la situazione dell'Egitto richiede una seria attenzione. Essa ha preoccupato il Governo ed i suoi agenti, ma gli oratori dell'opposizione esagerano. L'assassinio di Boutros pascià è stato un fatto isolato, del quale sir E. Grey stabilisce le responsabilità.

L'oratore ha soggiunto che si è dovuto applicare per il processo in seguito all'assassinio il regime delle leggi egiziane, ciò che causa ritardi di procedura. Tali ritardi non sono dunque imputabili ai giudici. Noi studiamo attualmente se non sia opportuno per delitti di questa natura affrettare la procedura e di incaricare l'esercito di occupazione di giudicarli e punirli.

Lo stato dell'Egitto è migliorato. I delitti rurali diminuiscono; magnifici progressi sono stati constatati nel Sudan. È assolutamente falso che l'autorità britannica sia minata. Una occupazione anormale porterebbe ad una anomalia nel Governo. Noi siamo responsabili della politica generale in Egitto. I ministri egiziani devono conformarsi nella loro azione al nostro parere. Occorre tatto e buon senso per fare funzionare convenientemente questo sistema. È impossibile che esso funzioni se la stampa nazionalista ci attacca a proposito del minimo dissenso reale o supposto tra i ministri egiziani eletti e i poco numerosi agitatori che vogliono rendere la nostra occupazione impossibile, fomentando disordini in qualsiasi occasione e insultando i funzionari egiziani ed anglo-egiziani. Come si potrebbe attuare in queste condizioni il Governo dell'Egitto cogli egiziani?

Sir E. Grey ha concluso dicendo: Se tutto ciò che noi abbiamo fatto allo scopo di giungere al Governo dell'Egitto cogli egiziani non provoca un più grande interesse nella popolazione per il suo proprio Governo e non spinge il popolo a studiare i suoi propri affari più attentamente e con senso della responsabilità, ma aumenta invece l'agitazione contro l'occupazione inglese, noi non possiamo continuare in questa via. Il disordine cresce in Egitto con una rapidità allarmante. L'agitazione non ha che un solo scopo: quello di paralizzare internamente il Governo dell'Egitto per metter fine alla occupazione inglese.

LONDRA, 14. — *Camera dei comuni.* — Si approva in seconda lettura il *bill* per il censimento della popolazione, che sarà effettuato il 2 aprile 1911.

BUCAREST, 14. — L'*Agenzia Rumena* pubblica:

Ieri al Pireo, mentre il postale rumeno *Imparatul Trajan* si ancorava presso la banchina, una folla composta di tremila persone saccheggiò il postale.

Il comandante venne, colla forza, condotto al Commissariato del porto.

A bordo dell'*Imparatul Trajan* si trovavano i principini Niccola e Maria di Rumania provenienti dall'Egitto.

NEW-YORK, 14. — L'avviatore Hamilton è riuscito a ritornare a New-York in aeroplano nella giornata. Hamilton ha così vinto il premio di dodicimila dollari offerto per il *raid* d'aviazione New-York-Filadelfia e ritorno.

PIETROBURGO, 14. — In una seduta segreta la Duma ha approvato un credito di otto milioni di rubli per la costruzione della caserma in Finlandia.

INDIANOPOLIS, 14. — L'aviatore Walter Brookins col suo biplano ha raggiunto l'altezza di 4384 piedi stabilendo così un nuovo *record* mondiale di altezza.

AHRWEILER, 14. — Moltissime persone sono perite nella catastrofe provocata dalle inondazioni nella vallata dell'Ahr.

Una baracca adibita ad uso di osteria, ove si trovavano alcuni operai italiani, è stata travolta dalle acque.

Quindici operai sono stati rinvenuti cadaveri.

Non è stato constatato ancora ove si trovino gli altri scomparsi, in tutto 87 persone, ma non si esclude che parecchi di essi possano essere ritrovati.

VIENNA, 14. — *Camera dei deputati.* — Dopo deliberato il passaggio alla discussione speciale del bilancio con voti 214 contro 189, si inizia la discussione sui primi paragrafi del bilancio relativi alla Corte, alla presidenza del Consiglio dei ministri, alle Cancellerie dei Gabinetti, ecc.

Gentili dichiara che gli italiani hanno votato il passaggio alla discussione speciale in seguito alle dichiarazioni fatte ieri dal presidente del Consiglio dei ministri riguardo alla questione della Facoltà giuridica italiana e perchè le trattative con gli altri partiti in questa questione lasciano sperare di giungere ad un accordo tale da render possibile l'inaugurazione della Facoltà nel prossimo autunno. Questo atteggiamento degli italiani è, s'intende, provvisorio. Essi attendono per i prossimi giorni la risposta decisiva dei partiti interessati secondo il tenore della quale essi voteranno nelle prossime votazioni pro o contro il bilancio.

Gli italiani hanno dato, per quanto è possibile, prova di condiscendenza, ma se però questa questione dovesse trascinarsi ancora, la colpa non sarà dei deputati italiani.

L'oratore spera che anche tutte le questioni che pendono tra italiani e tedeschi possano risolversi in modo da render possibile un *modus vivendi* nel Tirolo. Gli italiani non intraprendono spedizioni di conquista in territorio tedesco; non altrettanto però può dirsi dei tedeschi.

L'oratore ammonisce a non continuare per questa via che potrebbe rendere impossibile la cooperazione tra tedeschi e italiani tanto nella Dieta tirolese quanto nel Parlamento.

Se si vuol favorire l'accordo tra le nazionalità ed evitare di inasprire la situazione parlamentare si deve accondiscendere ai postulati italiani, giacchè essi non chiedono altro se non quanto spetta loro di diritto.

Rybar, deputato sloveno di Trieste, precisando il punto di vista degli jugo-slavi riguardo alla facoltà giuridica italiana dichiara che

gli jugo-slavi, sebbene non siano in massima avversari al postulato della facoltà italiana, si trovano però per motivi di tattica costretti ad opporsi a questo postulato sino a tanto che gli italiani stessi e specialmente gli italiani di Trieste non avranno soddisfatto ai postulati scolastici degli sloveni riguardo alle scuole popolari slovene nella città di Trieste. In questa vertenza sono concordi tutti gli jugo-slavi ed attendono anche l'appoggio degli altri slavi.

BERLINO, 14. — Alcuni giornali della sera che avevano avuto delle informazioni sui documenti che ha pubblicato la *Norddeutsche Allgemeine Zeitung* sull'incidente tra la Santa Sede e il Governo prussiano, si mostrano particolarmente soddisfatti della piega che ha preso la situazione.

La *Vossische Zeitung* scrive che, se le informazioni sono esatte, bisogna riconoscere che il Governo ha ottenuto tuttociò che nelle presenti circostanze poteva essere domandato.

Il *Reichsbote* scrive: Se la Curia esprime il suo rammarico per l'incidente e la pubblicazione dell'enciclica in Germania viene impedita, il Cancelliere ha ottenuto un successo, perchè il Papa non ha mai espresso ad un Governo il suo rammarico intorno ad una manifestazione di natura tale da turbare la pace confessionale.

I giornali rilevano che l'attitudine del Re di Sassonia incontra vivi elogi fra le popolazioni protestanti.

Secondo i telegrammi da Dresda ai giornali, numerosi dispacci giungono al Re da tutte le parti della Germania per felicitarlo della sua attitudine.

L'Università di Lipsia ha pure espresso al Re Federico con un telegramma i suoi ringraziamenti.

La *Taegliche Rundschau* gli consacra un articolo di fondo, nel quale raccomanda agli altri principi tedeschi di seguire il suo esempio.

Il *Lokal Anzeiger* conferma che l'Enciclica è stata già pubblicata nell'organo ufficiale dell'arcidiocesi di Banberga.

BERLINO, 14. — La risposta della Santa Sede al passo del Governo tedesco è pervenuta a Berlino ieri sera.

Nei circoli autorevoli viene considerata come soddisfacente.

La *Norddeutsche Allgemeine Zeitung* ne pubblicherà il testo stasera.

PARIGI, 14. — *Camera dei deputati.* — Appena aperta la seduta il presidente propone e la Camera approva di inviare a Calais ai funerali delle vittime del *Pluviose* una delegazione di 10 deputati.

Vengono quindi convalidate parecchie elezioni.

Si riprende poscia la discussione delle interpellanze sulla politica generale del Governo.

Aubriot, socialista unificato deputato di Parigi, parla particolarmente sulla riforma elettorale, fra gli applausi dell'Estrema Sinistra, del Centro e della Destra.

PARIGI, 14. — Aubriot dopo avere respinta l'accusa di un compromesso dei socialisti con i reazionari prende a parlare del progetto di riforma elettorale, basandosi sui particolari del progetto del Governo pubblicato dalla stampa ed esprime la sua fiducia sulla proporzionalità della rappresentanza ottenuta nel modo proposto.

L'oratore combatte poi la proposta del rinnovamento parziale della Camera. Egli desidera dichiarazioni precise sulla politica generale del Governo e reclama un'amnistia che faccia cessare i rigori ingiusti dei Consigli di guerra.

L'oratore è applaudito all'Estrema Sinistra.

PARIGI, 14. — *Camera dei deputati* (Continuazione). — Parla quindi il deputato Ajan, radicale, intrattenendosi sulla politica economica e sociale del Governo.

Egli dichiara che l'alleanza dei radicali coi socialisti, dalla quale questi soltanto hanno tratto vantaggio, non ha più ragione d'essere.

Ajan muove rimprovero al presidente del Consiglio, Briand, di aver posto la difesa della scuola laica soltanto alla fine del suo programma.

Se io ho posto questa questione alla fine del mio programma, interrompe Briand, è stato per indicare il criterio sul quale doveva formarsi la maggioranza del Governo. Trovo qualche cosa di più molesto nel fatto che in questa discussione numerosi colleghi manifestano una specie di sfiducia al riguardo della dichiarazione ministeriale. Credevo di aver il diritto, dopo l'opera repubblicana alla quale ho collaborato, di trovarmi al disopra dei sospetti, spinti quasi al punto di supporre un tradimento (Vivi applausi a Sinistra).

Ajam, riprendendo il suo discorso, dichiara che considera il collettivismo come una dottrina di regresso sociale (Vive proteste all'Estrema Sinistra, applausi a Sinistra).

L'oratore sostiene che i socialisti soltanto hanno approfittato dell'alleanza conclusa altra volta coi radicali, ed allo scopo di eliminare ogni equivoco invita i radicali a non aggiungersi l'epiteto di socialisti, poichè l'epiteto compromettente di radicali-socialisti, fa sì che il popolo indotto in errore consideri i socialisti collettivisti più semplicemente come radicali più avanzati (Vive proteste alla Estrema sinistra).

L'oratore termina il suo discorso esponendo ciò che deve essere il programma dei radicali.

Veber, deputato socialista, domanda che si eserciti una sorveglianza più stretta sui funzionari dei Ministeri e sulla magistratura incaricata di controllare i loro atti.

La seduta è quindi tolta e rinviata a giovedì.

PARIGI, 14. — *Senato.* — Dopo aver deliberato che una delegazione del Senato si rechi a Calais ad assistere ai funerali delle vittime del *Pluviose*, si riprende la discussione del progetto di legge che autorizza la ricerca della paternità.

CALAIS, 14. — L'infermiere è risalito dopo una esplorazione durata un'ora e un quarto. Non è stato possibile estrarre dal *Pluviose* alcun altro cadavere. L'acqua che sale costringe ad interrompere i lavori di ricerca; si preparano le operazioni per trasportare il sottomarino.

BERLINO, 14. — Il ministro di Prussia presso la Santa Sede, dott. von Mühlberg, in risposta alla nota rimessa l'8 corrente al cardinale segretario di Stato, Merry Del Val, ha ricevuto ufficialmente l'11 corrente la seguente dichiarazione: Il Papa ha ordinato ai vescovi tedeschi di omettere la lettura dell'enciclica *Editae saepe* dal pergamo nelle loro diocesi e la pubblicazione del documento pontificio nei loro organi.

Ieri la Curia ha consegnato al ministro di Prussia dott. von Mühlberg una nota firmata dal cardinale Merry del Val, la quale dice:

La Santa Sede crede che l'origine dell'emozione prodotta nella popolazione prussiana venga dal fatto che lo scopo del documento non è stato giustamente riconosciuto e per conseguenza alcune delle sue frasi sono state interpretate in un senso che è completamente estraneo alle intenzioni del Santo Padre. Il cardinale Merry Del Val tiene perciò a dichiarare che Sua Santità ha appreso con vero rammarico la notizia di tale emozione, attesochè, come fu pubblicamente e formalmente dichiarato, non ha esistito affatto qualsiasi intenzione di offendere gli acattolici della Germania e i loro principi.

COSTANTINOPOLI, 14. — I giornali annunziano che la Porta ha incaricato il ministro di Turchia ad Atene di protestare contro i maltrattamenti usati dai greci verso un ufficiale turco e altri passeggeri quando è stata assalita la nave *Imparatul Trajan*.

AHRWEILER, 14. — Sono stati ritrovati finora 34 morti in seguito alle inondazioni nella vallata dell'Ahr. Le acque decrescono.

VIENNA, 14. — Due clubs parlamentari slavi meridionali hanno deciso un'azione concorde nella questione della facoltà giuridica italiana, di combatterla cioè, con tutti i mezzi parlamentari.

BELGRADO, 14. — I clubs dei due partiti radicali avendo espresso la fiducia nel Governo dichiarando che d'ora innanzi gli presteranno pieno appoggio, il gabinetto basandosi anche sulla fiducia espressagli dal Re, ha ritirato le sue dimissioni.

LONDRA, 14. — *Camera dei comuni.* — Rispondendo ad una interrogazione relativa alla questione cretese, sir E. Grey dichiara che

il Governo britannico, il quale ha sempre agito interamente d'accordo colle altre potenze protettrici, ha ultimamente, in unione coi Governi italiano, francese e russo, diretto alla Commissione esecutiva dell'isola di Creta una Nota collettiva nella quale le potenze espongono che esse non permetteranno che i funzionari mussulmani siano impediti dall'esercitare le loro funzioni e siano privati degli emolumenti loro spettanti, sotto il pretesto che essi non hanno prestato il giuramento di fedeltà al Re di Grecia, e che se i deputati mussulmani vengono esclusi dell'assemblea sotto lo stesso pretesto, le potenze protettrici studieranno le misure necessarie per la regolarizzazione della situazione.

La politica del Governo britannico, come quella delle altre potenze protettrici, consiste nel mantenere la sovranità del Sultano di Turchia, proteggere gli abitanti mussulmani e favorire il buon Governo dell'isola.

L'asserzione fatta da alcuni giornali che le vedute britanniche siano diverse da quelle delle altre potenze protettrici è assolutamente senza fondamento.

I cretesi del resto hanno irritato la Turchia coi loro ripetuti tentativi per modificare lo *statu quo* ed hanno tenuto poco conto dei consigli dati loro delle quattro potenze protettrici, alle quali essi devono l'autonomia.

Sarà pertanto necessario vegliare affinchè i cretesi non procedano a cambiamenti che possano provocare dei disordini nel Levante. Sarebbe da parte loro fare un cattivo uso della libertà se, dopo aver ottenuta l'autonomia, spingessero le potenze a prendere delle misure che non torneerebbero a loro vantaggio.

VIENNA, 14. — Il club parlamentare del partito popolare italiano e quello del partito liberale italiano, sentita la dichiarazione di ieri del presidente del Consiglio e considerato che le trattative in corso circa la facoltà giuridica italiana promettono di condurre fra breve ad un compromesso, hanno deciso di non modificare per ora la loro attitudine verso il Governo ed i partiti della maggioranza, riservandosi però, nel caso che le trattative non approdassero ad un risultato soddisfacente, di respingere il bilancio nella prossima votazione ed in ispecie nella terza lettura.

COSTANTINOPOLI, 15. — Si assicura che la Porta ha accolto favorevolmente l'idea di convocare una conferenza per risolvere la questione di Creta.

Il Governo ottomano si è rifiutato di dare l'*exequatur* al console greco a Serres.

OSSERVAZIONI METEOROLOGICHE
del R. Osservatorio del Collegio romano

14 giugno 1910.

Il barometro è ridotto allo zero	0° a mare.
L'altezza della stazione è di metri	50.60.
Barometro a mezzodì	752.93.
Umidità relativa a mezzodì	67.
Vento a mezzodì	SW.
Stato del cielo a mezzodì	coperto.
Termometro centigrado	massimo 22.4. minimo 15.2.
Pioggia	10.3.

14 giugno 1910.

In Europa: pressione massima di 772 sulla Russia centrale, minima di 755 sul golfo ligure.

In Italia nelle 24 ore: barometro risalito fino a 5 mm. sulle Puglie e Sardegna; temperatura diminuita al sud e Sicilia, irregolarmente variata altrove; pioggie quasi generali, tranne che in Piemonte e in Liguria; temporali in Emilia, Veneto, Marche ed Abruzzo.

Barometro: massimo a 761 in Sicilia; minimo a 755 sul golfo ligure.

Probabilità: venti settentrionali moderati sull'alta Italia, forti in Sardegna, meridionali forti sull'Italia inferiore e Sicilia; cielo generalmente nuvoloso con pioggie sparse ed alcuni temporali; basso Tirreno alquanto agitato.

BOLLETTINO METEORICO
dell'Ufficio centrale di meteorologia e di geodinamica

Roma, 14 giugno 1910.

STAZIONI	STATO del cielo ore 7	STATO del mare ore 7	TEMPERATURA precedente nelle 24 ore	
			Massima	Minima
Porto Maurizio	1/4 coperto	mosso	23 5	18 8
Genova	coperto	legg. mosso	24 9	17 6
Spezia	coperto	calmo	24 0	16 7
Cuneo	1/2 coperto	—	25 7	15 0
Torino	coperto	—	26 6	14 2
Alessandria	coperto	—	23 8	14 1
Novara	coperto	—	26 0	15 0
Domodossola	coperto	—	26 8	12 8
Pavia	coperto	—	24 0	15 6
Milano	coperto	—	24 7	15 8
Como	coperto	—	26 8	14 5
Sondrio	1/2 coperto	—	22 8	13 8
Bergamo	coperto	—	24 8	13 6
Brescia	coperto	—	23 6	15 2
Cremona	piovoso	—	21 8	13 6
Mantova	piovoso	—	22 6	15 1
Verona	coperto	—	17 2	12 5
Belluno	1/2 coperto	—	17 2	12 6
Udine	1/4 coperto	—	24 9	14 5
Treviso	1/4 coperto	—	20 1	15 4
Venezia	coperto	calmo	21 1	15 7
Padova	coperto	—	20 3	15 2
Rovigo	1/2 coperto	—	30 0	15 0
Piacenza	coperto	—	21 6	15 0
Parma	1/2 coperto	—	20 9	14 7
Reggio Emilia	piovoso	—	20 8	15 0
Modena	piovoso	—	22 1	14 7
Ferrara	coperto	—	21 2	14 1
Bologna	coperto	—	20 6	14 7
Ravenna	coperto	—	20 4	14 0
Forlì	coperto	—	21 2	14 2
Pesaro	coperto	calmo	22 0	14 8
Ancona	piovoso	calmo	21 0	15 8
Urbino	coperto	—	21 0	13 7
Macerata	coperto	—	20 0	13 6
Ascoli Piceno	—	—	—	—
Perugia	3/4 coperto	—	20 2	11 5
Camerino	1/2 coperto	—	18 1	11 8
Lucca	piovoso	—	21 4	15 8
Pisa	piovoso	—	22 0	15 0
Livorno	coperto	calmo	21 8	15 5
Firenze	coperto	—	22 6	15 4
Arezzo	coperto	—	21 7	13 9
Siena	coperto	—	20 2	13 5
Grosseto	coperto	—	22 2	15 2
Roma	1/4 coperto	—	21 8	15 2
Teramo	sereno	—	23 7	9 4
Chieti	coperto	—	19 8	12 0
Aquila	sereno	—	19 0	11 5
Agnone	3/4 coperto	—	17 1	9 2
Foggia	3/4 coperto	—	27 9	15 1
Bari	coperto	legg. mosso	24 8	17 5
Lecce	3/4 coperto	—	27 0	18 4
Caserta	1/2 coperto	—	23 0	14 4
Napoli	1/2 coperto	calmo	22 7	15 2
Benevento	coperto	—	20 3	14 6
Avellino	1/2 coperto	—	23 6	12 2
Caggiano	coperto	—	15 2	10 2
Potenza	coperto	—	18 9	10 9
Cosenza	coperto	—	24 8	16 5
Tiriolo	nebbioso	—	24 7	10 7
Reggio Calabria	—	—	—	—
Trapani	coperto	mosso	22 3	18 0
Palermo	piovoso	grosso	24 5	17 0
Porto Empedocle	coperto	mosso	22 2	17 6
Caltanissetta	coperto		22 0	13 0
Messina	coperto	calmo	24 3	15 7
Catania	3/4 coperto	calmo	26 9	17 0
Siracusa	1/4 coperto	mosso	26 7	18 5
Cagliari	coperto	mosso	22 5	12 0
Sassari	piovoso	—	17 0	12 5

Direttore: G. B. BALLESIO. Tipografia delle Mantellate. TUMINO RAFFAELE, *gerente responsabile*.